Cena 12 zł.

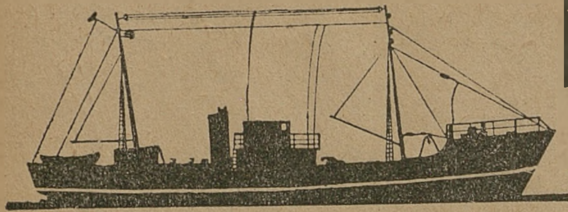
ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

CZERWIEC 1947
ROK II NR 6

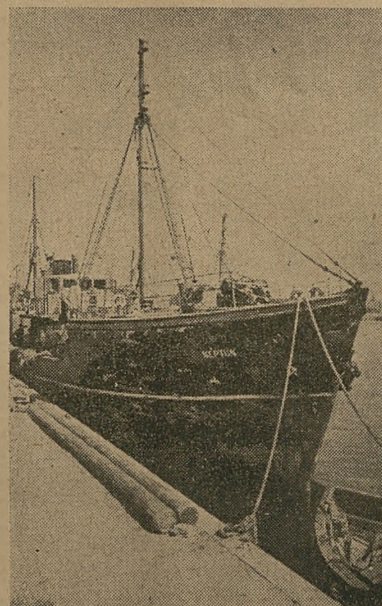


NOWE jednostki szkolne PCWM

W trosce o należyte wyposażenie prowadzonej przez Państwowe Centrum Wychowania Morskiego Szkoły Rybaków Dalekomorskich — Ministerstwo Żeglugi przeznaczyło do użytku PCWM dwa spośród kilkunastu traulerów rybackich, zakupionych ubiegłego roku w Anglii. Obydwie jednostki zostały w ciągu zimy przystosowane na stoczniach angielskich do celów szkoleniowych, przez powiększenie kosztem ładowni ilości miejsc dla załogi.

W początkach maja b. r. zawinął do Gdyni pierwszy z traulerów szkolnych PCWM — „Neptun", a wkrótce po nim przybył następny — „Neptunia". Są to nowoczesne statki motorowe, zbudowane z drzewa w 1943 r. na stoczni angielskiej w Forbes. Podczas ubiegłej wojny używane były przez królewską marynarkę brytyjską, jako pomocnicze poławiacze min. Obecnie, po przeróbce na szkolne jednostki rybackie tonaż ich wynosi ok. 299 BRT, 92 NRT; długość — 40,6 metra, szerokość 7,9 metra, wysokość 4 metry. Każdy zaopatrzony jest w pięciocylindrowy silnik Diesla o mocy 500 KM, pozwalający rozwijać szybkość do 11 węzłów.

Statki zaopatrzone są w silne radiostacje nadawczo - odbiorcze i nowoczesne przyrządy nawigacyjne jak echosonda i radiopelengator. W ładowniach zainstalowane są urządzenia chłodnicze ułatwiające przechowywanie złowionych ryb. Poza kabinami szyprów oba traulery posiadają na rufie po kilka obszernych pomieszczeń dla załogi, zawierających ogółem 28 koi na każdym. Jak na statki rybackie — pomieszczenia urządzone są bardzo wygodnie, posiadają oświetlenie oraz ogrzewanie elektryczne, indywidualne szafki i t. p. Oprócz załogi stałej (10 osób) traulery mogą zabierać w każdy rejs po 18 uczniów. Eksploatację handlową obydwu statków powierzyło PCWM Towarzystwu Połowów Dalekomorskich „Dalmor".



Szkolny trauler PCWM „Neptun" przy nabrzeżu portu rybackiego w Gdyni.



Szyper i sternik z „Neptuna" w otoczeniu uczniów Szkoły Rybaków Dalekomorskich zaokrętowanych na swój pierwszy rejs.

„Neptunia" znajduje się obecnie na gdyńskiej stoczni Nr. 13, gdzie naprawia drobną awarię kadłuba i wind. „Neptun" po zaokrętowaniu uczniów Szkoły Rybaków Dalekomorskich — odbył szereg kilkudniowych rejsów próbnych na wody Zatoki Gdańskiej i głębi Bornholmskiej. Reportaż z jednej z tych podróży pióra kierownika Szkoły Rybaków Dalekomorskich Tadeusza Wielochowskiego — umieszczony jest na str. 120 bieżącego numeru „Żeglarza". Obecnie „Neptun" przygotowuje się do dłuższej podróży szkolnej na Morze Północne.

NA OKŁADCE: W PORCIE GDYŃSKIM WRE GORĄCZKOWA PRACA.

Od dyrektora P.C.W.M.

Ten numer „Żeglarza" jest ostatni przed wakacjami. Przez długi rok pismo nasze wprowadzało Was, młodzi Czytelnicy, w tajniki i uroki, w radości i trudy pracy morskiej. Chcieliśmy, aby to morze, o którym śnicie i marzycie na jawie — nie było dla Was czymś nieznanym, dalekim, egzotycznym...

Chcieliśmy — aby słowo „morze" nie wywoływało w Was tylko obrazów nieznanych wysp i gajów palmowych...

Chcieliśmy — aby słowo „morze" nie budziło w Was tylko chęci przeżycia emocjonującej przygody.

Mówiliśmy Wam, że słowo „morze" oznacza pracę; twardą, męską, twórczą pracę.

Jesteśmy pewni, że gdy teraz usłyszycie to, jakże pełne treści słowo — to przed oczami Waszymi będą przesuwały się obrazy basenów portowych pełnych statków; będziecie widzieli całe zastępy pracowników morza, pracą swą w portach, na stoczniach, w wędzarniach wykuwających nasz dobrobyt. Będziecie widzieli nasze statki wiozące towary lub łowiące ryby.

Ostatni numer.

W słowie „ostatni" — jest często coś, co przypomina rozstanie, smutek... W tym wypadku jest odwrotnie i nie rozstanie, a powitanie oznacza ten ostatni numer.

Wprowadzamy Was w nim w życie naszych ośrodków. Dajemy wam szereg informacji. Może to trochę nudne, ale bardzo potrzebne. Gdy zjawicie się u nas — nie będzie czasu na gadanie. Czekać Was będzie praca — do której ostatnim przygotowaniem jest ten numer.

To wszystko, o czym Wam pisaliśmy — zobaczycie i co najważniejsze — przeżyjecie. Poczujecie na własnej skórze trud pracy marynarza, rybaka lub robotnika portowego.

Przez ten trud i zetknięcie się z pracownikami morza poznacie lepiej świat — obcy jeszcze trochę...

Widząc dorobek Polski na morzu — zrozumiecie, jak ważną dziedziną gospodarki naszej jest to, co określamy jednym słowem: morze.

A gdy będziecie szalupami lub kutrami wypływali na to wymarzone morze — spotka was napewno i to, co każdy prawdziwy chłopak chce przeżyć: morska przygoda.

Niestety, nie wszyscy Czytelnicy „Żeglarza" znajdą się w Ośrodkach PCWM — i do nich chcę też słów kilka skierować.

Nie dane Wam będzie „przeżyć morza"; nie będziecie mogli zobaczyć tego wszystkiego, o czym Wam „Żeglarz" pisał.

Nie zrywajcie jednak z nami kontaktu. Po wakacjach poprowadzimy Was znów w wędrówki po portach — już dalszych i na morza — głębsze niż Bałtyk.

Dyrektor P.C.W.M.

Do Czytelników

Niestety, pomimo zapowiedzi, bieżący numer „Żeglarza" nie mógł z przyczyn technicznych ukazać się w początkach czerwca, za co serdecznie przepraszamy wszystkich Czytelników.

Jednocześnie zawiadamiamy, iż w ramach akcji Rządowej zmierzającej do czasowego ograniczenia wydawnictw periodycznych w celu zaoszczędzenia papieru na podręczniki szkolne — zawieszamy na okres wakacji naszą działalność wydawniczą. Następny „Żeglarz" ukaże się dopiero we wrześniu b. r.

Przewidziane jest, że cały personel redakcyjny zostanie na przeciąg miesięcy letnich zmobilizowany do akcji szkoleniowej PCWM. Sądzimy przeto, że na kursach pracy morskiej będziemy mogli z wieloma naszymi Czytelnikami zetknąć się osobiście.

Numer bieżący jest może mniej ciekawy i efektowny niż poprzednie, ale treść jego została umyślnie tak dobrana, aby stał się do pewnego stopnia podręcznikiem dla uczestników kursów pracy morskiej. Za to powakacyjne numery „Żeglarza", poza bogatym materiałem sprawozdawczym i ogólnym — przyniosą m. inn. nowość — KURS DOSKONALĄCY.

Życzymy wszystkim naszym Czytelnikom i Przyjaciołom przyjemnego spędzenia wakacji.

REDAKCJA.

Jak dobiera się uczestników kursów pracy morskiej

Pod koniec maja i w pierwszych dniach czerwca poczta dostarczyła 2214 chłopcom zawiadomienia o przyjęciu na kursy pracy morskiej oraz doręczyła przeszło sto odmownych odpowiedzi, przeważnie na b. spóźnione zgłoszenia.

Planowaliśmy w PCWM jednoczesne rozesłanie niniejszego „kursowego" numeru „Żeglarza", ale nieprzewidziane przeszkody odwlekły jego druk.

Rozesłanie zawiadomień jest ostatnim ogniwem w łańcuchu przygotowań do należytego dobrania uczestników kursów pracy morskiej.

Przygotowania te przeżywaliście, zgłaszając się kiedyś na kurs korespondencyjny, czytając artykuły o najważniejszych pojęciach morskich, wykonywując zadania nr. 1 i 2, wypełniając wreszcie przed miesiącem zgłoszenie i arkusz pytań. Czeka Was jeszcze jedna czynność: dokładne powtórzenie najważniejszych, streszczonych wiadomości o sprawach morskich, zapoznanie się z regulaminem kursów i nauczenie się instrukcji szalupowej — jednym słowem — przyswojenie treści 6-go numeru „Żeglarza".

A jak wyglądały te przygotowania od strony PCWM? A więc najpierw — opracowano cykle artykułów i dobrano odpowiednie materiały. Potem — wydano 2 ulotki informacyjne: o kursie korespondencyjnym (nakład 50.000 egz.) i o kursach pracy morskiej (nakład 35.000 egz.), posługując się nimi w propagowaniu PCWM w szkołach, organizacjach młodzieżowych, świetlicach i wszędzie tam, dokąd ulotki te zostały rozesłane. Jednocześnie wiadomości o kursach pracy morskiej ogłaszała prasa, zwłaszcza młodzieżowa. Dalej — rozpoczęło się segregowanie i sprawdzanie zadań, nadsyłanych przez 4231 uczestników kursu korespondencyjnego, z których tylko 2162 wykonało oba zadania kompletnie. Wreszcie zaczęły napływać zgłoszenia (do końca maja ok. 2350), które trzeba było rozpatrzyć, sprawdzając arkusz zadań.

Z pośród zgłoszeń, nadesłanych w terminie (do połowy maja) odrzucono b. nie wiele (z powodu młodego wieku lub niedostatecznego wykonania arkusza zadań w połączeniu z niedostatecznym wynikiem kursu korespondencyjnego). Przyjęto nawet tych, którzy nie ukończyli kursu korespondencyjnego, jeżeli arkusz zadań był dobrze wykonany. Natomiast odpadli i nadal odpadają spóźnialscy, dla których już nie ma miejsca na przepełnionych turnusach.

Najtrudniejszym zadaniem było rozmieszczenie na turnusach. Ilość kandydatów ułożyła się b. nierównomiernie:

1. — 116 kandydatów	6. — 819 kand.	11. — 47 kand.
2. — 81 „	7. — 378 „	12. — 18 „
3. — 67 „	8. — 70 „	13. — 1 „
4. — 99 „	9. — 41 „	14. — 5 „
5. — 471 „	10. — 149 „	15. — 3 „

Razem 2365 zgłoszeń, w tym ogromna większość młodzieży szkolnej, dla której odpowiednie są tylko turnusy 5—11.

Ośrodki PCWM mieszczą w jednym turnusie 220 — 230 uczestników, co przy 100% wykorzystaniu wszystkich 15 turnusów daje liczbę 3300 — 3450 na przeciąg lata, ale z tego układu zgłoszeń stało się jasne, że pierwsze 4 turnusy czerwcowe (1—4) obejmą tylko 363 uczestników, a 4 wrześniowe (12—15) trzeba odwołać z powodu braku zgłoszeń, pozostałe 7 turnusów może pomieścić maksymalnie po 250 t. j. razem 1750. Zdecydowano turnus 12 skrócić do 2 tygodni, aby udostępnić go młodzieży szkolnej, ograniczając go z powodów technicznych do Łeby/Gdyni (100 uczestników). Razem więc akcją letnią da się objąć 363 + 1750 + 100 = 2213. Na większą liczbę nie pozwoliłby zresztą budżet wobec nieprzewidzianego wzrostu kosztów wyżywienia.

Trzeba było dokonać licznych przesunięć między turnusami. Z 1668 kandydatów na turnusy 5—7 można było pozostawić tylko 750, a resztę — 918 należało przesunąć na turnusy 8—12. Stąd też tylu z Was otrzymało zawiadomienia o przyjęciu na inny turnus, niż podany w zgłoszeniu. Np. nadmiar zgłoszonych na turnus 6 — 569 chłopców — został rozmieszczony po wszystkich następnych turnusach. Doszło do tego jeszcze przesunięcie terenowe, bo do Szczecina/Dziwnej zgłosiło się ogółem na całe lato zaledwie 309 kandydatów, podczas gdy ta para ośrodków musi przepuścić w sezonie 600 uczestników, jeżeli ogólna liczba 2200 ma być osiągnięta. Bez zmian przyjmowaliśmy tylko na turnusy 1—4, z tym, że od 2. 6. 47 uruchomiona została tylko para ośrodków Łeba/Gdynia. Podany w zawiadomieniu przydział na turnus i ośrodek jest ostateczny i żadne zmiany nie będą robione, żeby nie powodować chaosu ciągłych przeniesień i przesunięć. Jeżeli kto nie może stawić się we wskazanym terminie — musi zrezygnować z udziału w kursie.

Tegoroczna akcja letnia koncentruje się w 2 rejonach, w których współpracują ze sobą po 2 ośrodki. Są to na Pomorzu Środkowym — Łeba, dokąd zjeżdżają uczestnicy w poniedziałek w południe na tydzień zajęć szalupowych i ew. rybackich, po czym następuje przejazd do Gdyni na zajęcia portowe, oraz na Pomorzu Zachodnim — Szczecin jako punkt zborny (przyjazd w poniedziałek rano) do startu wyprawy szalupowej do Dziwnej, skąd po 2 tygodniach zajęć szalupowych i rybackich kursanci wracają do Szczecina na zajęcia portowe.

PCWM interesowały motywy, jakie podajecie jako uzasadnienie zgłoszenia. Oto statystyka:

911 zamierza kandydować w b. r. do PSM.
463 zamierza kandydować w roku przyszłym i nast. do PSM.
132 zamierza kandydować do Liceum Budownictwa Okrętowego,
170 zamierza kandydować na wyższe uczelnie morskie (Wyższa Szkoła Handlu Morskiego i Wydział Okrętowy Politechniki),
383 zamierza kandydować do Szkoły Jungów,
47 zamierza kandydować do Szkoły Rybaków Dalekomorskich,
151 zamierza kandydować do pracy w różnych zawodach morskich,
13 zamierza kandydować do Marynarki Wojennej,
95 podaje inne motywy.

Tegoroczni kandydaci do PSM są przyjmowani bez ograniczeń, nawet w wypadku nie przerobienia kursu korespondencyjnego lub usprawiedliwionego spóźnienia. Przeważnie zgłaszają się i są przydzielani na turnusy 5—7. Kurs pracy morskiej jest dla nich poważną próbą decydującą o dopuszczeniu do egzaminów. Nie dotyczy to jednak tych, którzy gołosłownie oświadczają, że kandydują do PSM, ale nie złożyli podania i papierów w odpowiednim terminie.

Być może, że do niektórych z Was nie dojdzie zawiadomienie o przyjęciu, jeżeli nieczytelnie podaliście adres. Ale na to nie ma rady.

Wszyscy przyjęci winni pamiętać o przygotowaniu ekwipunku, jak podano w 5 nr. „Żeglarza". Nie zapominajcie o kąpielówkach, które w spisie ekwipunku zostały przeoczone.

Ośrodki PCWM czekają na Was, aby wprowadzić w dziedzinę pracy morskiej i nauczyć istotnego sensu morza.

WAŻNE: Adres ośrodka PCWM w Szczecinie — Aleja Piastów 18/19, gmach Państwowej Szkoły Morskiej.

Regulamin Kursów Pracy Morskiej PCWM

I. CEL KURSÓW

Kursy pracy morskiej przeznaczone są dla młodzieży zamierzającej obrać sobie zawód morski i zainteresowanej sprawami morskimi. Wymagane jest uprzednie przyswojenie sobie najważniejszych wiadomości o morzu (lektura „Żeglarza“). Zadaniem kursów jest zetknięcie z głównymi przejawami pracy morskiej, przy czym każdy uczestnik ma okazję poznać bezpośrednio rzeczywiste warunki tej pracy.

II. ORGANIZACJA I PRZEŁOŻENI

1. Na kursach obowiązuje dyscyplina wzorowana na dyscyplinie wojskowej.
2. Przełożonymi kursantów są:
   a) Dyrektor PCWM,
   b) Inspektor wychowania morskiego,
   c) Komendant Ośrodka,
   d) Kierownik wyszkolenia,
   e) Kierownik administracji,
   f) Oboźny,
   g) Instruktorzy,
   h) Bosman Ośrodka.
3. Komendant jest najwyższym (miejscowym) przełożonym Ośrodka i kieruje całym życiem i szkoleniem w Ośrodku.
4. Kierownik wyszkolenia prowadzi wyszkolenie mając do pomocy instruktorów i bosmana.
5. Kierownik administracji prowadzi administrację Ośrodka mając do pomocy sekretarza i personel kuchenny.
6. Oboźny dopilnowuje życia wewnętrznego Ośrodka (poza sprawami szkolenia), mając do pomocy grupowych i kursanta służbowego.
7. Prawo wydawania rozkazów i karania mają przełożeni; prawo wydawania rozkazów w związku ze służbą i zajęciami mają również funkcyjni: sternicy, grupowi i kursanci służbowi.

III. PORZĄDEK DNIA

1. Komendant Ośrodka ustala godzinowy rozkład dnia, który zawiera dokładne rozplanowanie następujących czynności:
   pobudka,
   gimnastyka,
   mycie, sprzątanie,
   apel poranny,
   śniadanie,
   zbiórka do zajęć,
   obiad,
   odpoczynek,
   zajęcia w. f.,
   czas wolny (zajęcia indywidualne),
   zajęcia świetlicowe, omówienie dnia,
   apel wieczorny,
   przygotowanie do snu,
   cisza nocna.
2. Rozkaz dzienny odczytywany podczas apelu wieczornego reguluje tok zajęć i służb i zawiera ewentualne pochwały i kary.
3. Podczas apelu wieczornego zgłaszają się kursanci, przedstawieni do raportu karnego za wykroczenia, a także z prośbami i zażaleniami.

IV. OBOWIĄZKI KURSANTA

1. Kursanci muszą być posłuszni rozkazom. Każde polecenie musi być wykonane jak najdokładniej, we właściwym czasie i wedle zamiaru przełożonego.
2. Kursanci muszą się ściśle stosować do porządku dnia, oraz przepisów zajęć i zasad służb.
3. Kursanci mogą zwracać się do przełożonych po uprzednim powiadomieniu swego grupowego, przy czym do odpowiednich przełożonych w sprawach im podporządkowanych. Meldunek musi być krótki i zwięzły np. Ob. Komendancie (Kierowniku) kursant (wymienić nazwisko) prosi... melduje...
4. Kursanci pełnią służbę: a) wartowniczą, b) kursanta służbowego, c) kontrolera kuchennego oraz d) kuchenną.
5. Kursant pełniący służbę musi znać dokładnie zadanie swej służby, wypełniać ją skrupulatnie i umieć się zachować w każdej sytuacji.
6. Kursant musi gorliwie przykładać się do wszelkich prac i zajęć, aby zgromadzić jak najwięcej przeżyć i wiadomości dających zrozumienie pracy na morzu.
7. Kursant nie może obawiać się wysiłku fizycznego lub też uchylać się od pracy fizycznej, do której musi być zawsze chętny i gotowy.
8. Kursant musi współżyć ze swymi kolegami w prawdziwym koleżeństwie, odróżni jednak koleżeństwo od stosunków służbowych, które wymagają bezwzględnego podporządkowania się. Potrafi zachować rygor w stosunku do podporządkowanych jemu — jako służbowemu — kolegów.
9. Kursant musi szanować sprzęt, narzędzia i odzież, które zostaną przydzielone mu do użytku.
10. Kursant powinien wykorzystać czas wolny dla bliższego poznawania spraw morskich w/g własnych zainteresowań.
11. Kursanci mają obowiązek pozdrawiania wszystkich swoich przełożonych w sposób przewidziany regulaminem wojskowym.

V. SŁUŻBY

1. WARTOWNIK strzeże powierzonego jego opiece dobra państwowego. Wszystkich wchodzących zatrzymuje i kieruje do kursanta służbowego. Bezustannie zwraca uwagę na bezpieczeństwo flotylli w przystani, w razie zagrożenia alarmuje bosmana portu. Wartownikowi nie wolno zejść z posterunku przed przyjściem nowej zmiany. Podczas służby wartownikowi nie wolno palić, siadać i wdawać się w rozmowy.
2. KURSANT SŁUŻBOWY jest odpowiedzialny za dopilnowanie porządku i czystości na terenie Ośrodka, jak również za punktualność pobudki i wszelkich zbiórek. Odpowiednio skierowuje obcych interesantów.
3. SŁUŻBOWY W KUCHNI pomaga we wszelkich pracach, związanych z przyrządzaniem i gotowaniem posiłków oraz nakrywaniem i sprzątaniem ze stołu.
4. KONTROLER KUCHENNY jako mąż zaufania kursu dopilnowuje, by całość przeznaczonych w dany dzień produktów dotarła do kursantów w przepisanej ilości. Melduje o ewent. niedokładnościach.

VI. KARY

Za przekroczenia, jak nieposłuszeństwo, kradzież, pijaństwo, samowolne wyjście po ciszy nocnej, zakłócenie atmosfery kursów i inn., kursanci są karani:

a) upomnieniem,
b) naganą,
c) zakazem wyjścia i pracą porządkową,
c) aresztem,
e) wydaleniem, przy czym za kradzież będą wydawani w ręce państwowych władz sprawiedliwości.

W końcu marca b. r. zmarł w Sopocie jeden z najmłodszych, a przy tym najwierniejszych przyjaciół „Żeglarza" — **śp. Antoś Różański.** Ponieważ w czasie częstych Jego wizyt w Redakcji poznaliśmy Go jako wielkiego entuzjastę spraw morskich — umieszczając poniżej fragment przesłanego nam wspomnienia o Zmarłym — pozwalamy sobie wyrazić żal, iż budująca się Polska Morska utraciła jednego ze swych przyszłych, dzielnych pracowników:

„... Któregoś popołudnia w styczniu 1946 — 12-sto letni Antoś zwraca się do swego Ojca z prośbą o dokładny plan gdyńskiego portu.

— Na co ci to potrzebne?

— Zobaczysz.

Przeglądając wydawany na Wybrzeżu „Dziennik Bałtycki" zauważył Antoś, iż podaje on każdego dnia informacje o ruchu statków w portach, nazwy ich, bandery, a często i rodzaj ładunku oraz miejsce postoju w porcie. Postanawia to wykorzystać. Otrzymaną mapę przerysowuje na wielkiej tekturze, pieczołowicie nanosząc wszystkie dźwigi i magazyny, a także nazwy basenów oraz nabrzeży. Z tektury wykonuje większą ilość miniaturowych stateczków — i codziennie na redzie oraz przy odpowiednich nabrzeżach Jego własnego „portu" zjawiają się zgodnie z informacjami „Dziennika Bałtyckiego" — te same co w porcie gdyńskim jednostki. Zaopatrzone są we właściwe nazwy a do szpilek, które je utrzymują na planie przymocowane są bandery ich krajów macierzystych. U dołu planu podpis — „kapitan portu A. Różański".

Przez długie miesiące, zaraz po zajęciach szkolnych, urzęduje Antoś z namaszczeniem w swoim „kapitanacie", zupełnie podobnie jak ten prawdziwy Kapitan Portu, który też stale się nad podobnym planem pochyla, obserwując rozmieszczenie przybywających statków.

Kapitanie wielkiego portu Gdyni — nie miej pretensji, że ten Mały bez pozwolenia wkroczył w Twoje kompetencje... Marzył o tym aby Ci się zameldować... ale... nie zdążył..."

DO PRENUMERATORÓW „ŻEGLARZA"

Przypominamy, że w m-cu czerwcu wygasła dla wielu z Was prenumerata „Żeglarza" w związku z czym będziemy musieli wstrzymać wysyłkę numerów powakacyjnych. Dla uniknięcia tego prosimy wpłacić należność za następny okres w kwocie złotych 60, na nasze konto PKO XI-160. Okres ten obejmuje cztery numery do końca b. r. w cenie 15 zł. za egzemplarz w prenumeracie. W ulicznej sprzedaży cena egzemplarza „Żeglarza" wynosić będzie 20 zł.

Prosimy również wszystkich przedłużających, względnie zgłaszających prenumeratę, o szczegółowe i wyraźne wypisywanie adresów na przekazach pocztowych i PKO, oraz podawanie przeznaczenia wpłaty (okres i od jakiego miesiąca). Niedopełnianie tych warunków powoduje opóźnienia w doręczaniu „Żeglarza", a częstokroć je uniemożliwia.

Następujący prenumeratorzy „Żeglarza" nie podali swego dokładnego adresu, co uniemożliwia wysyłkę pisma. Prosimy o jaknajszybsze uzupełnienie: Burakowicz Kazimierz z Leśnicy, Huss Ryszard ze Śremu, Jasienowicz Leon z Olsztyna, Kloc Józef z Ońcuta, Kwiatkowski Zbigniew ze Świdnicy, Pełczyński Wojciech z Krotoszyna, Starawicz Jan z Wadowic, Truba Władysław z Zamościa, Tylus Tadeusz ze Świdnicy, Zierke Stefan.

Niżej wymienieni prenumeratorzy proszeni są o skorygowanie podanych przy ich nazwiskach adresów, ponieważ poczta zwraca nam przesyłki z adnotacją „adresat nieznany": Batowski Bogusław z Bielska Podl.; Domański Leszek z Łodzi-Półn. ul. Mielczarskiego 25 m. 34; Kajewski Józef z Hermanówki gm. Juchnowice; Kier. Szk. Pow. w Ząbkowicach, Kozielnicki Maciej z Wałcza, Południówka; Kozłowski Zbigniew z Gdyni-Orłowa, ul. Popiela 17 m. 3, Kuś Stanisław z Babiec-Rzeszów, Ligseński Włodzimierz z Kaz. Wielk. 136/4 k. Krakowa, Oźminkowski Stanisław z Włocławka, Paluch Stefan z Kuźnicy War. 15 pt. Będzin, Pieńkowski Rajmund z Gdańska, ul. Robotnicza 10 m. 5, Piałtowski Zygmunt z Mińska Maz., ul. Sienicka 18 a, kpt. Pisarek Marian ze Szczecina, ul. Polonii Zagranicznej 16, Ruta Kazimierz z Gniezna ul. 3 maja, Sielski Antoni z Rusicy p. Nadarzyn (?) (Pruszków), Stadnicki Z. z Lublina, ul. Miedziana 4 m. 12. Suchocki Zbigniew z Wałbrzychu D. Śląsk, kopal. B. Chrobrego, Szenkowicz J. z Bielska Podlaskiego, ul. Żwirki i Wigury 25.

ADMINISTRACJA.

Instrukcja szalupowa

Szalupami nazywamy łodzie, które wykonują różne prace związane z obsługą statku, a które statek często zabiera z sobą na pokład.

Zależnie od napędu dzielimy szalupy na parowe, motorowe i wiosłowo-żaglowe.

Zajmijmy się ostatnimi.

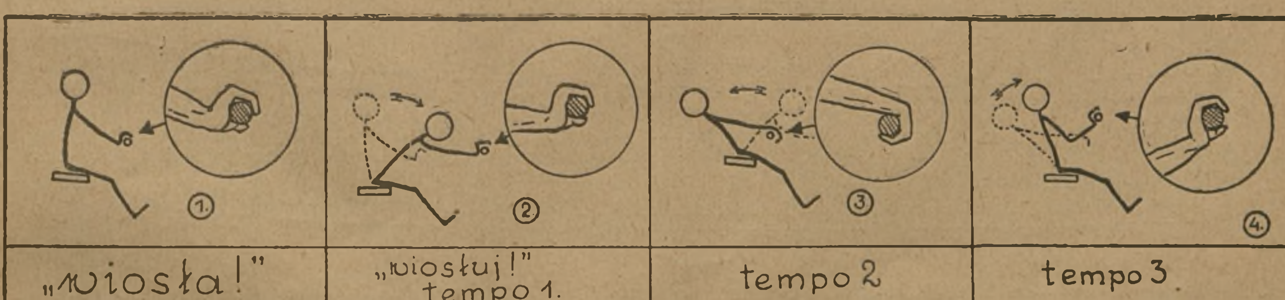
Największe z nich 10 do 14 i więcej metrów długości, to **barkasy**. Służą one do przewożenia większej ilości załogi, prowiantu, wody, balastu, do zawożenia kotwic i ciężkich cum. Barkasy posiadają około 20 wioślarzy. Ożaglowanie składa się z trzech żagli łącznej powierzchni około 90 m. kw.

Następne z kolei to **kutry** (kuter-szalupy) od 7.50 do 10 metrów długości. Są to najwygodniejsze i wskutek tego najczęściej używane łodzie w marynarce.

Nie tak ciężkie jak barkasy dają się łatwo opuszczać na wodę i podnosić na pokład. Zachowują się bardzo dobrze na fali, a manewrowanie nimi czy to pod wiosłami czy pod żaglami jest o wiele łatwiejsze niż barkasem. Zastosowanie ich jest bardziej wszechstronne, bo oprócz transportu i komunikacji z lądem, używa się ich do ćwiczeń w wiosłowaniu i żeglowaniu, a przy odpowiednim wyposażeniu, jako łodzi ratunkowych. Ilość wioślarzy od 8 do 14 osób. Powierzchnia żagli od 20 do 35 m. kw.

Jeżeli taki kuter będzie bardziej wysmukły, a wykonanie jego luksusowe — to będziemy mieli do czynienia z **gigiem**. Służy on do osobistego użytku kapitana statku i do przewożenia wyższych oficerów. Przystosowany jest przede wszystkim do wiosłowania, a prowadzenie jego pod żaglami wymaga doświadczonego sternika, gdyż smukłe kształty nie dają dostatecznej stateczności. Wymiary giga wahają się od 7 do 10 mtr., ilość wioślarzy 8 do 14 osób. Powierzchnia żagli od 20 do 30 m. kw.

Mniejsze szalupy nazywamy **jolami**. Nie należy ich mylić ze śródlądowymi jolami mieczowymi. Krótsze od kutra, jednak dostatecznie szerokie, żeglują dobrze. Używa się na nich ożaglowania jednomasztowego. Powierzchnia żagli wynosi około 15 m. kw., ilość wioślarzy 4 do 8 osób.



Szalupy buduje się z drzewa albo z metalu. Kadłub szalupy składa się ze szkieletu —
(kil, stewa przednia - dziobnica, stewa tylna-tylnica ew. pawęż, kolanka, zebra, denniki, wzdłużniki burtowe).

i poszycia —
(klepki na styk, lub na zakładkę, burta dulkowa, listwa odbojowa).

Osprzęt szalupy składa się z —

1. Masztu lub masztów — (grotmaszt, bezanmaszt, grot- i bezanrejki, bezanbom).
2. Ożaglowania — (fok, grot, bezan).
3. Olinowania — (wanty, sztagi, fały, szkoty, halsy).
4. Wioseł.

WIOSŁOWANIE NA SZALUPACH

Komendy i ich wykonanie

Kierujący łodzią wiosłową (szalupą) — to **sternik**. Pierwsi wioślarze od sternika to **wzorowi** lub 1 (lewy—lewa burta, prawy — prawa burta), następnie kolejno **wioślarze** 2, 3, 4, 5, 6 (lewy, prawy), a ostatni (pierwsi od dziobu), to **dziobowi** (lewy, prawy). Strony (burty) lewą i prawą określa się od sternika siedzącego twarzą do dziobu łodzi. Przed wejściem do łodzi sternik wyznacza wzorowych, wioślarzy i dziobowych. **Komendy w łodzi może wydawać tylko sternik.**

Na komendę — **„Obsada do łodzi"!** — pierwszy wchodzi wzorowy burty od nabrzeża, następnie wzorowy pozostały, kolejno wioślarze i dziobowi. Wzorowy prawy po zejściu do łodzi zakłada ster Ostatni schodzi sternik. Wszyscy wioślarze opierają nogi o podnóżek i siedzą prosto z dłońmi opartymi na kolanach. Wiosła leżą przy burtach, piórami do dziobu.

— **„Odbij"!** — Dziobowy od strony pomostu spycha łódź bosakiem na wodę, a wioślarze burty od strony pomostu rękami nadają łodzi bieg w przód, następnie wyjmują zastawki dulkowe lub zakładają dulki. Dziobowy składa bosak między wioślarzy okuciem do rufy.

— **„Wiosła chwyć"!** — Poczynając od wzorowych, wioślarze rozbierają wiosła wysuwając je płasko po burcie, piórami w kierunku dziobu. Ręka wewnętrzna trzyma za rękojeść wiosła, a trzon (doręczna) oparty na przedramieniu ręki zewnętrznej. Wiosła równoległe, pióra płasko.

— **„Wiosła"!** — Wioślarze jednocześnie wrzucają wiosła do dulek, wiosła prostopadłe do osi łodzi, pióra płasko, ręce w kiści (nadgarstku) załamane (ugięte) rozstawione nieco szerzej niż klatka piersiowa wioślarza (szerokość barków). Wiosło spoczywa mankietem (okuciem) w dulce.

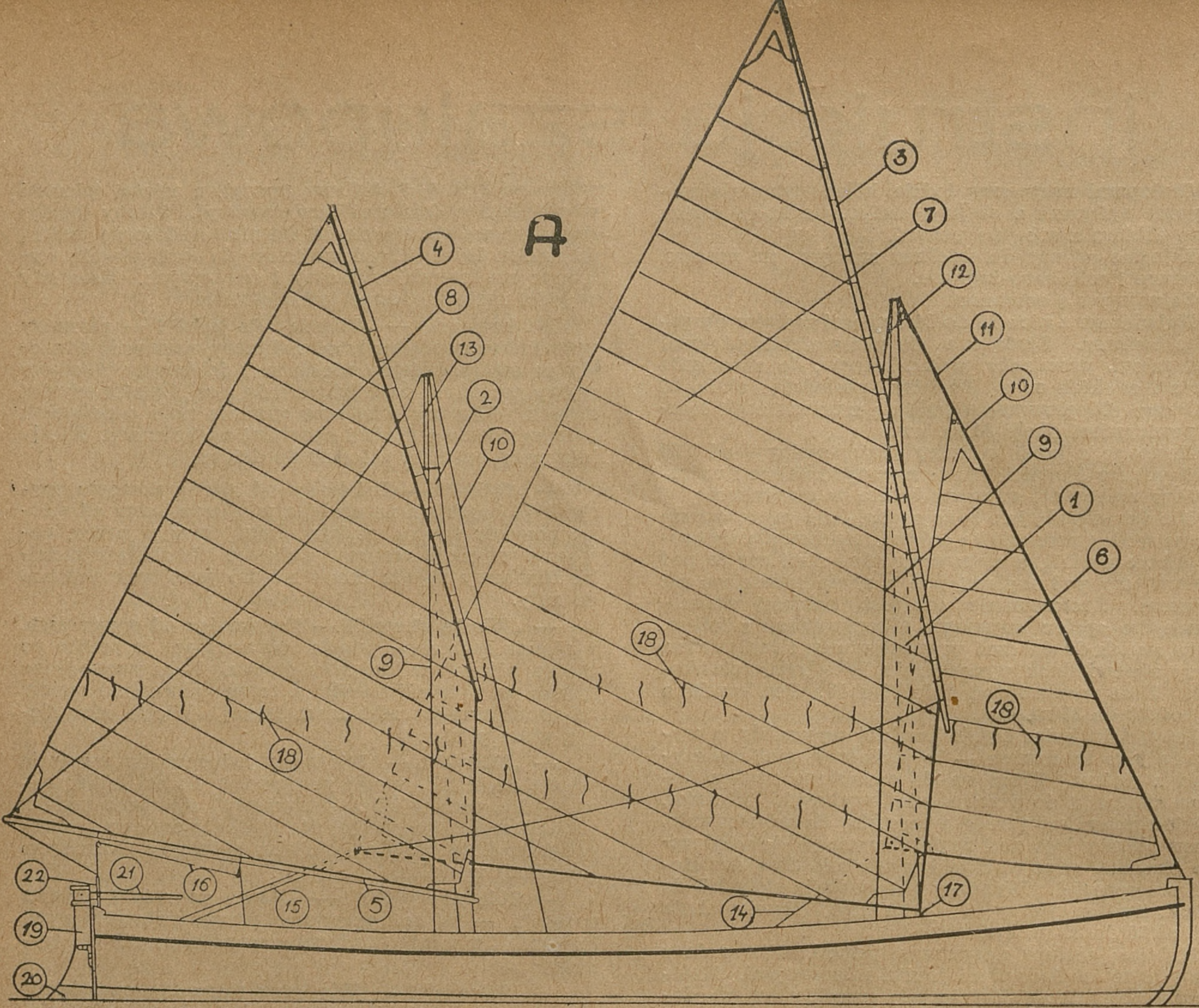
—**„Obie naprzód"!** — **„Lewa naprzód"! „Prawa wstecz"!** — są to zapowiedzi przygotowawcze przed komendą „wiosłuj" i żadnych czynności na nie nie wykonuje się.

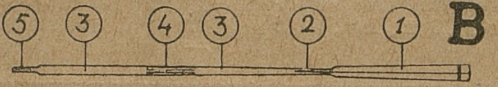
— **„Wiosłuj"!** — Wioślarze zarzucają energicznie wiosła, pochylając się do przodu, z rękami wyprostowanymi, załamanymi w kiści (nadgarstku) lub do tyłu — stosownie do zapowiedzi, pióra płasko, poniżej burty łodzi (tempo 1). Następnie wyprostowują kiść ręki i tym samym skręcają wiosło piórem w kierunku dziobu, zanurzają ¾ pióra w wodzie i przeciągają wiosła całym wyprostowanym tułowiem i prostymi rękami w tył ruchem jednostajnym (tempo 2). W ostatnim momencie następuje energiczne wyrwanie pióra przez załamanie kiści (nadgarstka) rąk, ugięcie rąk w łokciu i uniesienie tułowia na wiośle (tempo 3). Po trzech uderzeniach wiosłami załogi łodzi obaj dziobowi, którzy dotychczas nie wiosłowali, chwytają swe wiosła leżące między wioślarzami, jednocześnie unoszą je piórami do pionu, opierają (składają) pióra, po czym rozkładają je na burty równolegle do wioseł pozostałych wioślarzy.

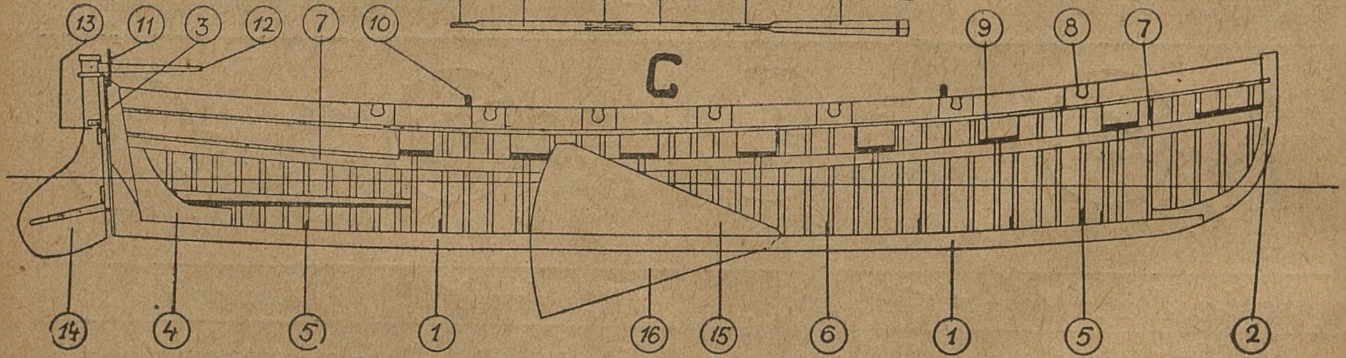
W każdym momencie wiosłowania wiosła muszą być względem siebie równoległe, na jednakowej wysokości i wykonywać wszelkie ruchy jednocześnie.

„Hamuj"! — Wioślarze przestają wiosłować, ustawiają pióra wioseł prostopadle do osi łodzi (pionowo) zanurzone ¾ w wodzie.

— **„Wiosła spław"!** — Wioślarze wybijają zewnętrznym przedramieniem wiosła z dulek, po czym







RYS. A PLAN TAKIELUNKU. 1. Grotmaszt. 2. Bezanmaszt. 3. Grotreja. 4. Bezanreja. 5. Bezanbom. 6. Fok. 7. Grot. 8. Bezan. 9. Grotwanta. Bezanwanta. 10. Grotsztag. Bezansztag. 11. Fokafał. 12. Grotfał. 13. Bezanfał. 14. Fokaszkot. 15. Grotaszkot. 16. Bezanszkot. 17. Grotahals. 18. Refsejzingi. 19. Trzon steru 20. Płetwa steru. 21. Sterownica (Rumpel). 22. Wodzik.

RYS. B. WIOSŁO. 1. Pióro. 2. Szyjka wiosła. 3. Trzon wiosła. 4. Okucie. 5. Rękojeść.

RYS. C. KADŁUB SZALUPY. 1. Kil (stępka). 2. Stewa przednia (dziobnica). 3. Pawęż (tylnica). 4. Kolanko. 5. Żebra. 6. Dennik. 7. Wzdłużnik burtowy. 8. Dulka. 9. Ława. 10. Okucie wantowe. 11. Wodzik. 12. Sterownica (Rumpel). 13. Trzon steru. 14. Płetwa sterowa. 15. Skrzynka mieczowa. 16. Miecz.

przekładają rękojeść do tejże ręki luźno puszczając wiosło w wodzie.

— „**Wiosła na pych**"! — Wioślarze wstają, opierają wiosła piórem o dno i spychają łódź z mielizny.

— „**Wiosła skrzyżuj**"! — Wioślarze wciągają wiosła przez dulki do wewnątrz łodzi i opierają rękojeścią o przeciwległą burtę nad podłogą. Pióra płasko.

— „**Wiosła wzwyż**"! — Wioślarze jednocześnie podchwytują wiosła ręką zewnętrzną tuż przy dulce i naciskając ręką wewnętrzną na rękojeść unoszą je pionowo i opierają rękojeścią o podłogę. Pióra równoległe do osi łodzi, równo pokryte. Ręce zewnętrzne i łokieć na wysokości barku, tułów prosty, wzrok skierowany na sternika.

— „**Bosak**"! — Obaj dziobowi podnoszą jednocześnie wiosła do pionu, opierają je piórami do siebie i składają na ławkach między wioślarzami, piórami do rufy, oraz zakładają zastawki dulkowe lub wyjmują dulki. Dziobowy burty przybijającej chwyta bosak i trzyma go pionowo okuciem do góry, aż do

chwili przybijania. Pozostały dziobowy przygotowuje cumę.

— „**Basta**"! — Pozostali wioślarze wybijają wiosła z dulek, zarzucają piórami do dziobu i układają na ławkach przy burcie, poczynając od siedzących bliżej dziobu. Następnie zakładają zastawki dulkowe lub wyjmują dulki i mocują obijacze. Do czasu założenia obijaczy wioślarze burty dobijającej chronią burtę odpychając łódź rękami.

— „**Łódź na postój**"! — Obsada odprowadza łódź na miejsce postoju, porządkuje ją i układa wszystko na właściwym miejscu.

— „**Obsada z łodzi**"! — Obsada opuszcza łódź w kolejności: sternik, wzorowi, kolejno wioślarze i dziobowi.

ŻEGLOWANIE NA SZALUPACH

Komendy i ich wykonanie

— „**Do stawiania masztów**"! — Obsada przygotowuje maszty, odwija olinowanie i układa maszty tak, żeby je można łatwo było ustawić. Wzorowy prawy zakłada ster.

— „**Maszty staw**"! — wykonanie może być dwojakie: A) na łodziach jednomasztowych — obsada tylnych ławek chwyta maszt skierowany topem (szczytem) do rufy łodzi i podnosi go, a obsada przedniej ławki (dziobowej) pomaga przy tym umieszczając piętę masztu w gnieździe na dnie łodzi; B) na łodziach dwumasztowych — obsada prawej burty stawia główny maszt, a obsada lewej burty przedni maszt. Oba maszty leżą na ławkach w środku między żeglarzami — główny maszt zwrócony topem ku dziobowi, przedni maszt odwrotnie. Maszty podnosi się w ten sposób, że odnośni ludzie obsady podnoszą topy do góry, następnie podpierają i unoszą środek masztów, podczas gdy wzorowi względnie dziobowi lokują pięty masztów w gniazdach na dnie łodzi i zakładają opętniki przy ławkach. Po ustawieniu masztów obsada przymocowuje sztagi, wanty i przygotowuje żagle do podniesienia, zakładając fały, halsy i szkoty. Następnie sternik wyznacza ludzi do obsługi lin żagli (fałowych, szkotowych prawych i lewych) po czym zapowiada:

— „**Do stawiania wszystkich żagli**"! lub „**grota, foka, bezana**"! — a odnośni ludzie przygotowują nakazane żagle do stawiania.

— „**Żagle staw**"! lub „**grot, fok, bezan staw**"! — Obsada stawia (podnosi) przy pomocy fałów wszystkie lub podane w komendzie żagle i zamocowuje fały i halsy.

— „**Do zwrotu przez sztag**"! lub „**Do zwrotu przez rufę**"! — zapowiada sternik uprzedzając o zamiarze wykonania manewru. Przy zwrotach sternik podaje komendę:

— „**Prawy lub lewy bezan, foka, grota szkot — luzuj**"! — oznacza, że należy daną linę powoli popuszczać.

„**Oddaj**"! — puścić ją zupełnie wolno.

„**Wybieraj**"! — ciągnąć ją do siebie.

Przed opuszczeniem żagli sternik daje komendę:

— „**Do spuszczenia wszystkich żagli**"! lub **bezana, foka, grota**"! Otrzymawszy meldunek — „**Gotowe do spuszczenia bezana, foka, grota**"! — co oznacza przygotowanie danych żagli do spuszczenia, daje komendę:

— „**Żagle** lub **grot, fok, bezan precz**"! — Obsada spuszcza odnośny żagiel i składa go.

Dla opuszczenia masztów sternik daje komendę:

— „**Maszty precz**"! — Obsada opuszcza i składa maszty.

Na komendę — „**Sprzątnij**"! obsada układa maszty i żagle w przewidziany sposób, zwija żagle i chowa olinowanie, porządkuje wiosła po czym wraca na swoje miejsca, które zajmuje przy wiosłowaniu. Wzorowy wyjmuje ster i składa go w łodzi. Maszty i żagle zostają w łodzi lub na polecenie są z niej wyniesione.

— „**Łódź na postój**"! — jak w instrukcji wioślarskiej.

— „**Obsada z łodzi**"! — jak w instrukcji wioślarskiej.

Uwaga: W żeglarstwie jest przyjęta zasada, że wszystkie komendy sternika powtarza się z dodatkiem „jest"! np. — „**Do stawiania masztu**"! — „**Jest, do stawiania masztu**"! „**Fok precz**"! — „**Jest, fok precz**"! i tp. Powtarzanie jest potrzebne dla stwierdzenia przez sternika, że rozkaz jego został usłyszany i zrozumiany. Przygotowanie do czynności nakazanej komendą melduje się słowem „**gotowe**"! np. „**gotowe do stawiania masztów**"!

Podczas zwrotów szalupa może przejść linię wiatru dziobem i wtedy zwrot taki nazywa się **zwrotem przez sztag**, — lub rufę i wtedy zwrot taki nazywa się **zwrotem przez rufę**.

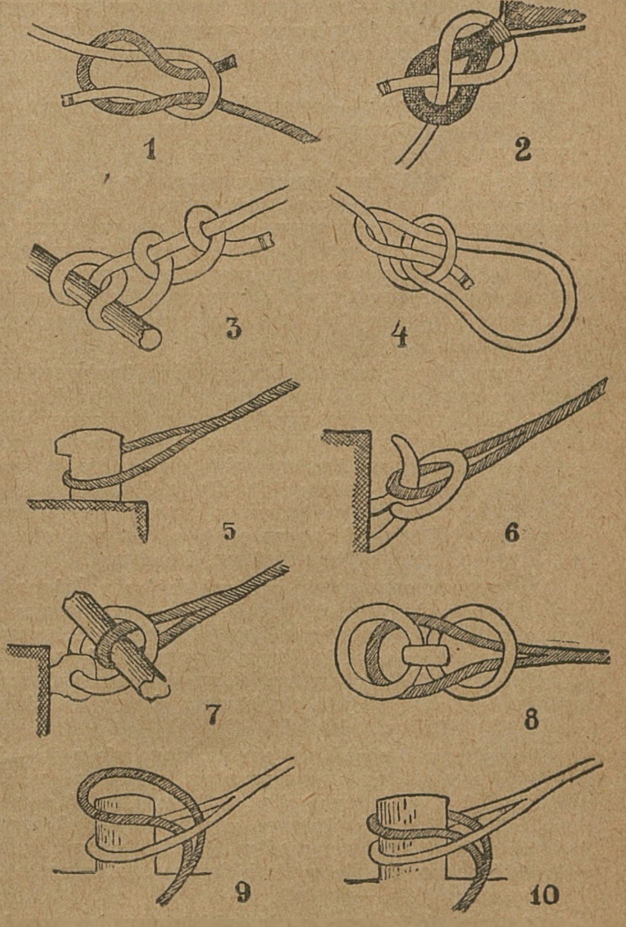
NAJWAŻNIEJSZE WĘZŁY

(patrz rysunek)

1. **Węzeł prosty** — służy do wiązania lin jednakowej grubości.

2. **Węzeł szkotowy** — służy do wiązania tylnych rogów żagli lub do związywania lin różnej grubości.

3. **Węzeł cumowy** — służy do cumowania. Cały nacisk w tym węźle wytrzymywany jest przez specjalne założenie początkowe liny (sztyk). Jest on szczególnie wygodny przy cumowaniu, możemy bowiem rzuconą nam cumę szybko obłożyć a potem wiązać nic jej nie luzując, nawet gdy pracuje. Jeżeli chcemy przygotować cumę do oddania, rozwiązujemy pierwsze zewnętrzne wiązania (sztyk) i lina już jest gotowa do oddania.



4. **Węzeł pętlowy** — służy również do cumowania, a zaletą jego jest to, że się nie zaciąga i łatwo się rozwiązuje.

SPOSOBY CUMOWANIA PĘTLĄ

5. Na poler
6. Na hak z kółkiem.
7. Na jedno kółko.
8. Na dwa kółka.
9. i 10. Jeżeli jest już jedna cuma.

Najważniejsze wiadomości o portach i żegludze

Punktem wyjściowym i docelowym każdej prawie podróży statku morskiego jest **port.**

Rozróżniamy m. in. następujące rodzaje portów: porty **rybackie**, porty **wojenne**, porty-schroniska, porty **jachtowe** i najważniejsze — porty **handlowe.**

Port handlowy — jest to miejsce osłonięte przed działaniem fal i prądów — zapewniające swobodny i spokojny postój statkom, przybywającym tam dla wykonania czynności przeładunkowych. Porty takie stanowią kompleks urządzeń hydrotechnicznych, mechanicznych i składowych.

Podobnie — **porty rybackie** są to dogodne przystanie dla jednostek rybackich, zapewniające im schronienie, możność wyładunku i zbytu złowionej ryby, możność przeprowadzania remontu, uzupełnienia zapasów i t. d.

Porty wojenne — to bazy i punkty oparcia dla okrętów wojennych, siedziby dowództw, kadr, magazynów, stoczni itp.

Porty jachtowe — to ośrodki żeglarstwa sportowego i turystycznego, bezpieczne przystanie dla jachtów, siedziby klubów, stoczni jachtowych i centrów szkoleniowych.

Porty-schroniska — to miejsca, dokąd chronią się statki zaskoczone na morzu złymi warunkami atmosferycznymi.

Porty podzielić możemy na **naturalne** (t. j. takie, które powstały w miejscach już z samej swej natury na przystanie predystynowanych — np. w głębokich zatokach, w ujściach rzek i tp.) i **sztuczne** (wybudowane tam, gdzie główną rolę grały względy gospodarczo-polityczne a nie konfiguracja terenu). Portem naturalnym jest Gdańsk, lub Szczecin, portem sztucznym — Gdynia.

Ze względu na sposób budowy dzielimy porty na **otwarte** i **zamknięte.** Otwarte porty to takie, do których dojście z morza jest możliwe w każdej porze dnia i nocy, zamknięte zaś oddzielone są od morza przy pomocy systemu **śluz.** System taki stosuje się jedynie w tych portach, w których dotkliwie daje się odczuwać różnica poziomu wody spowodowana przypływem i odpływem. Wszystkie nasze porty są portami otwartymi, portem zamkniętym jest np. Londyn.

Do portów, szczególnie do tych, które położone są w ujściach rzek, w głębi zatok itp. — wytyczone są bezpieczne **szlaki żeglugowe (farwatery).** Dla ich oznaczenia używane są m. in. **latarnie morskie, latarniowce** (pływające latarnie morskie), wszelkiego rodzaju i kształtu **boje** (np. kuliste stożkowate, dzwoniące, świecące i td.) **wiechy, tyki** itd.

Bezpośrednio przed portem rozciąga się **reda**, obszar wodny często wytyczony bojami, stanowiący dogodne miejsce kotwiczne dla statków. Tutaj zatrzymują się one bezpośrednio po przybyciu — gdy oczekują na **pilota**, lub w wypadku, gdy im się nie opłaci wchodzić do portu (dla uniknięcia szeregu formalności i co najważniejsze — opłat).

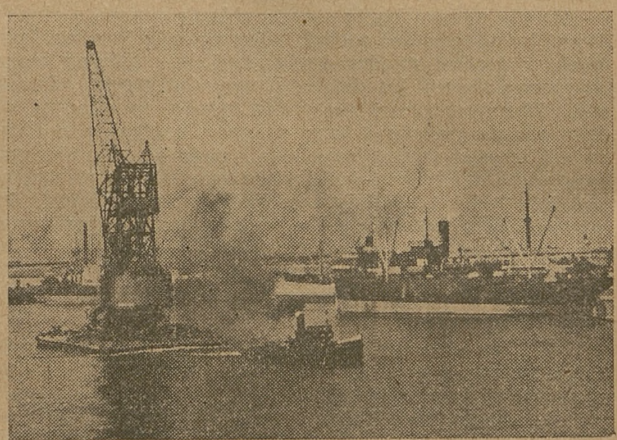
Obszar właściwego portu oddzielony jest zwykle od otwartego morza **falochronem** — trwałą budowlą z drzewa, kamienia, żelbetonu i tp., zabezpieczająca port i stojące w nim statki od działania fal. Porty, leżące w głębi wąskich, długich zatok lub powyżej ujścia rzek — obywają się bez falochronów. W falochronach znajdują się odpowiednio oznaczone wejścia do portu.

Obszerna część obszaru wodnego portu przyległa bezpośrednio do wejścia nazywa się **awanportem**, inaczej **przedporciem.** Służy ona statkom do swobodniejszych manewrów związanych ze zmianą miejsca w porcie, wyjściem i td.

Sam port składa się z szeregu **basenów** (porty otwarte) lub **doków** (porty zamknięte) połączonych w całość bądź za pomocą systemu **kanałów portowych,** bądź bezpośrednio.

Krawędzie basenów i doków oraz częściowo kanałów obramowane są **nabrzeżami**, konstruowanymi bądź z drzewa, bądź z kamienia lub żelbetonu. Statki, zamierzające wyładowywać względnie załadowywać towary, zatrzymują się przy nabrzeżach, które są odpowiednio do tego celu przystosowane i posiadają specjalne **belki odbojowe**, a także **pierścienie** oraz **pachołki do cumowania.** Głębokość dna przy nabrzeżach jest dostosowana do potrzeb portu i zanurzenia zawijających statków. Aby jednak przeładunek towarów odbywał się szybko i sprawnie, nabrzeża muszą być **uzbrojone** czyli zaopatrzone w **urządzenia przeładunkowe, magazyny i sieć kolejowo-drogową.** Do uzbrojenia nabrzeża należy także zaopatrzenie go w bieżącą wodę i światło. Najczęściej spotykamy następujące urządzenia przeładunkowe: **dźwigi, wywrotnice wagonowe, taśmowce i elewatory zbożowe.**

Dźwigi bywają przystosowane do przeładunku drobnicy względnie towarów masowych. (**Drobnicą** nazywamy różnorodne towary, przewożone w opakowaniu względnie sztukach lub wiązkach. Najczęściej statki przewożą drobnicę w t. zw. ładunkach zbiorowych składających się z różnorodnych partii najprzeróżniejszych towarów, stanowiących własność kilku



Gdynia. Dźwig pływający.

lub kilkunastu właścicieli. Spotyka się także całookrętowe ładunki jednorodnej drobnicy np. cukru w workach, śledzi w beczkach it. p. Przeciwieństwem drobnicy są towary masowe przewożone luzem, w wielkich całookrętowych partiach — np. węgiel, ruda, złom i t. d.) Dźwigi drobnicowe są zasadniczo lżejsze i mniejsze od dźwigów przeznaczonych do towarów masowych. Ich nośność nie przekracza zwykle 3 ton, za to dzięki ruchomym wysięgnicom posiadają one znaczną swobodę ruchów. Dźwigi do towarów masowych mają nośność większą niż 3 tony, są masywniej zbudowane i mniej ruchliwe. Ze względu na konstrukcję podstawy rozróżniamy **dźwigi bramowe i półbramowe.** U pierwszych podstawa tworzy rodzaj bramy opartej z obydwóch stron o nabrzeże, u drugich tylko jedna „noga" opiera się o nabrzeże, pozostałej nie ma, bo rolę jej spełnia krawędź magazynu. Specjalną ogromną konstrukcję stanowią t. zw. **dźwigi mostowe**, przystosowane do przeładunku towarów masowych. Z wyglądu przypominają wielkie wiszące mosty i stąd ich nazwa. Napęd dźwigów jest przeważnie elektryczny, choć spotyka się też dźwigi o napędzie spalinowym, a w starszych typach — parowym, hydraulicznym i ręcznym.

Specjalnie wydajnym zespołem załadunkowym do towarów masowych jest zespół **wywrotnicy wagonowej** wraz z **taśmowcem.** Wysypany z przewróconego przez wywrotnicę wagonu — przypuśćmy węgiel — wędruje po ruchomej taśmie aż na szczyt ruchomego

elewatora, skąd po przez specjalną rurę spada wprost do ładowni statku. Bywają również samodzielne wywrotnice wagonowe, które zawartość wagonów wysypują od razu do wnętrza statku.

Elewatory zbożowe są to urządzenia mechaniczne lub pneumatyczne służące do przeładunku zboża luzem. Odznaczają się prostotą konstrukcji, wydajnością i nieograniczonymi możliwościami co do sposobu przeładowywania np. ze statku na wagony, z wagonów do silosa, z silosa na barki i t. d.

Bywają również dźwigi portowe i elewatory zbożowe umieszczone na specjalnych pontonach i posiadające swobodę ruchu po obszarze wodnym portu. Takie **pływające dźwigi i elewatory** znacznie nieraz usprawniają i przyspieszają przeładunek, mogąc go prowadzić niekoniecznie przy nabrzeżach, ale nawet na środku basenów i kanałów (np. ze statków na barki rzeczne).

Magazyny portowe dzielimy na **krótko- i długoterminowe**, zależnie od czasokresu, na jaki mogą być w nich składane towary. Magazyny krótkoterminowe, zazwyczaj ogromne, parterowe hangary — mieszczą się przeważnie wprost na nabrzeżu — co umożliwia bezpośredni przeładunek ze statków do magazynów i odwrotnie. Magazyny długoterminowe, zwykłe wielkie wielopiętrowe budowle mieszczą się w drugiej linii. Wszystkie one służą do przechowywania towarów drobnicowych. Poza tym spotykamy w portach szereg magazynów specjalnych, jak **chłodnie** do składania łatwo psujących się towarów, **silosy zbożowe**, służące do magazynowania zbóż, **zbiorniki** na ładunki płynne (nafta, oleje, benzyna), **szopy** na nawozy sztuczne itd. itd. Towary masowe składowane są wprost pod gołym niebem na obszernych, specjalnie na ten cel zarezerwowanych, placach.

Bezpośrednią władzą w porcie jest **kapitanat portu z kapitanem portu** na czele. Zastępcą kapitana portu jest **starszy oficer portu**. Wprowadzaniem, wyprowadzaniem i kierowaniem statkami podczas manewrowania w porcie zajmują się **piloci portowi**. Porządek na nabrzeżach i przydział miejsc dla poszczególnych statków zależy od **inspektora nabrzeży**, któremu podlegają **bosmani portowi**. **Straż portowa** czuwa nad porządkiem i bezpieczeństwem na terenie portu.

W porcie działa zwykle szereg **przedsiębiorstw usług portowych**, będących istotnym uzupełnieniem jego technicznego wyposażenia. Do najważniejszych należą m. in.: **firmy spedycyjne** zatrudniające robotników portowych i zajmujące się przeładunkiem oraz ekspedycją powierzonych im towarów; **maklerzy okrętowi** — będący przedstawicielami obcych armatorów i opiekunami przebywających w porcie statków (zadaniem maklera jest również wyszukiwanie odpowiednich statków dla przewiezienia zgłoszonego towaru, a często także — pośrednictwo w tranzakcjach kupna — sprzedaży statków); **firmy shipchandlerskie** — zaopatrujące statki we wszelkie potrzebne artykuły, od żywności począwszy, a na farbach, sprzęcie bosmańskim i słodkiej wodzie skończywszy; dalej — **firmy holownicze** — dysponujące holownikami (do pomocy przy manewrowaniu w porcie oraz dla celów holowniczych i ratowniczych); **firmy lichterskie** — wynajmujące posiadane barki i lichtugi dla potrzeb portowych i żeglugowych; **firmy cumownicze** zajmujące się zawodowo pomocą przy cumowaniu i odcumowywaniu zawijających do portu statków; **firmy sztauerskie** dysponujące fachowcami od za— i wyładunku itd. itd. W porcie znajdują się przeważnie tylko placówki wykonawcze powyższych firm. Ich zarządy i biura mieszczą się w przyległym do portu mieście.

Miasto portowe jest nader ważnym uzupełnieniem każdego większego portu handlowego. Jest ono przede wszystkim, wraz z najbliższymi okolicami — wielkim rezerwuarem sił ludzkich, potrzebnych do pracy w porcie. W mieście portowym ma również swą siedzibę skomplikowany **aparat handlowo-gospodarczy**, bez którego wydajna i celowa praca samego portu byłaby nie do pomyślenia. I tak poza zarządem i biurami powyżej wymienionych przedsiębiorstw usług portowych, mieści się tu cały szereg innych jeszcze instytucji, firm, zarządów, biur itp. ściśle z działalnością portu związanych. Są to przeróżne banki, domy handlowe, giełdy, biura firm importowych i eksportowych, biura rzeczoznawców awaryjnych, technicznych i handlowych, towarzystwa ubezpieczeń morskich, towarzystwa żeglugowe etc. etc.

Do najważniejszych, największych i najbardziej skomplikowanych przedsiębiorstw w mieście portowym spotykanych należą **towarzystwa żeglugowe** (armatorskie). Armatorem nazywamy właściciela lub dzierżawcę jednego wzgl. większej ilości statków, eksploatowanych przez niego dla celów zarobkowych i t. d. Rozróżniamy dwa rodzaje żeglugi — uprawianej przez statki pływające dla celów zarobkowych: **żeglugę regularną i nieregularną**, czyli **trampową**. Żegluga regularna obejmuje statki, które kursują stale na określonych szlakach, wg. ściśle opracowanego rozkładu pływania. Tramping uprawiają te wszystkie statki handlowe, które zawijają do przeróżnych portów zależnie od ładunku i zapotrzebowania.

Wszystkie statki pływające po morzach można podzielić na pięć grup: 1) **flotę handlową**, 2) **flotę rybacką**, 3) **flotę wielorybniczą**, 4) **flotę pomocniczą** i 5) **flotę sportową**. Szóstą grupę stanowią **okręty wojenne** (jednostki wojenne nazywamy okrętami, a nie statkami).

Flota handlowa obejmuje te statki, które odbywają swoje rejsy w celach zarobkowych. Zaliczamy tu więc statki **pasażerskie** (zajmujące się wyłącznie przewozem pasażerów), dalej — statki **pasażersko-towarowe** (posiadające obok licznych kabin pasażerskich dość obszerne ładownie na drobnicę), następnie — **promy kolejowe** (przewożące na krótkich odcinkach całe pociągi osobowe) **statki wycieczkowe**, **statki do przewozu drobnicy**, **statki-chłodnie**, **statki do ładunków masowych**, **węglorudowce** (przystosowane wyłącznie do transportu węgla i rudy), **statki do przewozu drzewa**, **tankowce** (do przewożenia ładunków płynnych) itd. itd.

Flota rybacka grupuje wszystkie te jednostki morskie, które trudnią się rybołówstwem. A więc traulery, lugry, kutry, motorówki i łodzie rybackie (dokładniejsze omówienie w Instrukcji Rybackiej).

W skład **floty wielorybniczej** wchodzą niewielkie **statki myśliwskie** polujące na wieloryby przy pomocy specjalnych **armatek harpunniczych** posiadanych na pokładzie. Dalej — **statki-fabryki** produkujące na miejscu ze złowionych ssaków tran, konserwy mięsne, fiszbin, mączkę etc. (statki - fabryki stanowią jednocześnie bazę zaopatrzeniową dla statków myśliwskich).

Prócz dwóch powyższych rodzajów jednostek wielorybniczych zaliczamy do tej grupy również specjalne **tankowce** przystosowane do transportu produktów wytwarzanych z wielorybów oraz **statki myśliwskie** trudniące się polowaniem na foki i morsy.

Ważnym czynnikiem prawidłowego funkcjonowania żeglugi międzynarodowej jest **flota pomocnicza**, umożliwiająca bezpieczną nawigację statkom handlowym i ułatwiająca pracę w portach. Do floty tej należą liczne **holowniki pełnomorskie i portowe** (ułatwiające manewry statkom, wykonujące szereg prac holowniczych i ratowniczych); **pogłębiarki ssące i czerpakowe** (utrzymujące odpowiednie głębokości w stale zamulanych portach); **latarniowce** (statki zaopatrzone w urządzenia świetlne, podobne do posiadanych przez zwyczajne latarnie morskie; służą one do oznaczania niebezpiecznych lub ważnych miejsc); **statki badawcze i hydrograficzne** (wyznaczające dogodne szlaki żeglugowe, przeprowadzające badania, będące podstawą do wydawania map morskich); **statki i kutry pilotowe** (dostarczające przewodników-pilotów w wypadkach gdy trzeba jakąś jednostkę przeprowadzić przez trudne przejście, wprowadzić lub wyprowadzić z portu itp.); **lodołamacze portowe i pełnomorskie**, **statki szkolne**, **kablowce** (zakładające i konserwujące podwodne kable telefoniczne i telegraficzne); **tankowce wodne** (dostarczające statkom świeżej słodkiej wody).

(dokończenie na str. 114)

Piosenki MARYNARSKIE

I. CHŁOPCY A-HOJ!

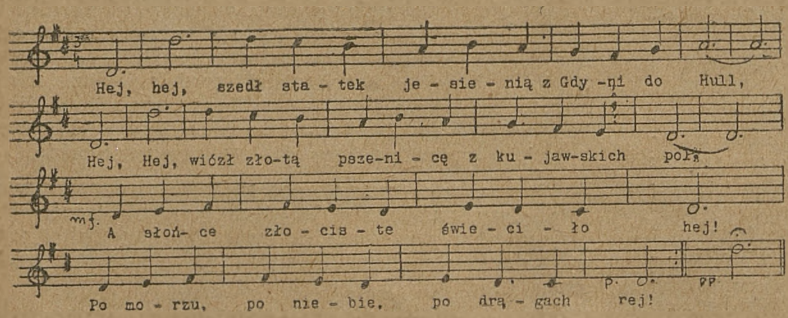


Chłopcy ahoj! Niebieskie morze lśni,
Rozpala pokład słoneczny żar,
Obwisły płótna białe,
Rozpala pokład słoneczny żar,
Obwisły płótna białe.

Chłopcy ahoj! Ściemniała morska toń,
Sztorm zrywa liny i łamie ster
I targa żagle białe,
Sztorm zrywa liny i łamie ster
I targa żagle białe.

Chłopcy ahoj! Niebieskie oczy jej,
Żegnając okręt co płynął w dal
Widziały żagle białe.
Żegnając okręt co płynął w dal
Widziały żagle białe.

II. PIOSENKA TRAMPOWA



Hej, hej, czekali angielscy kupcowie w Hull
Hej, hej, aż przyjdzie pszenica z kujawskich pól.
A nocą latarnie mrugały hej!
Pilnował ich matros na drągach rej!
Hej, hej, za nami Arkona, za nami Sund
Hej, hej, Kattegatt już kipi pod Anholt Grund.
A słońce złociste wciąż świeci hej!
Po falach co skaczą na drągi rej!

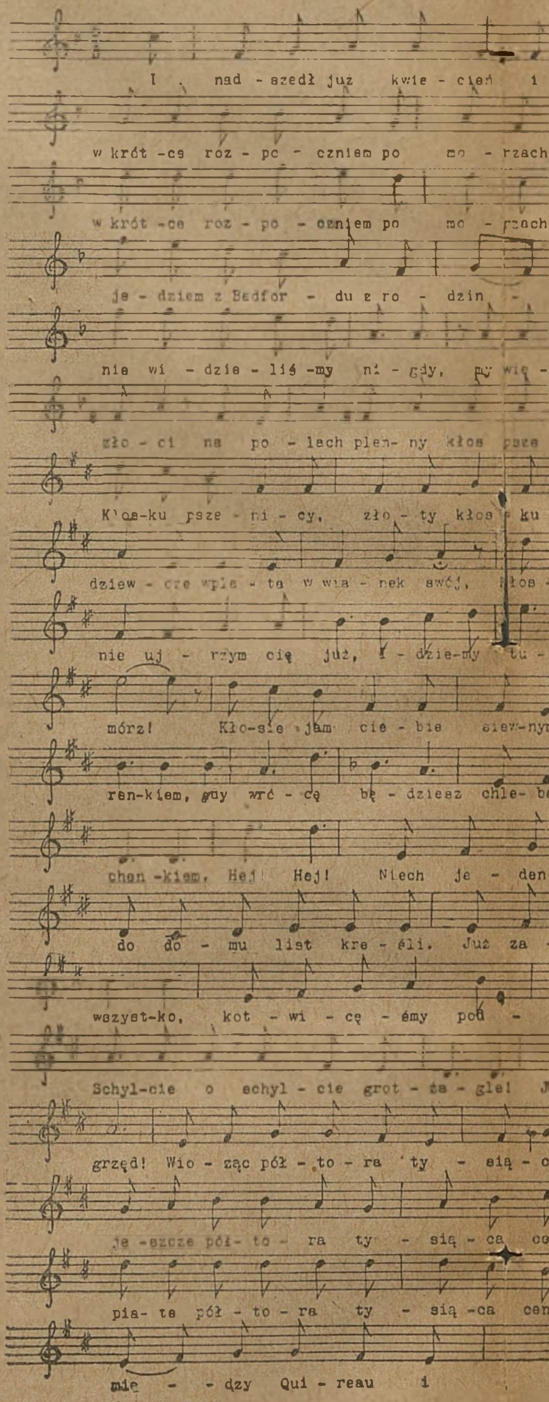
Hej, hej, noc ciemna i straszna, groźny sztorm dmie.
Hej, hej, wody przybywa wciąż przez dziurę w dnie.
Czekają angielscy kupcowie w Hull,
Aż przyjdzie pszenica z kujawskich pól!

Hej, hej, gdy słońce spojrzało na Skagerak
Hej, hej, na skałach legł w znoju pszeniczny wrak.
Więc słońce złociste świeciło hej!
Po niebie, po skałach, po drzazgach rej!

Hej, hej, kapitan już protest wysłał do
Hej, hej, że złotą pszenicę zniszczyła s
Dostaną kupcowie tysiąc gwinej!
Za złotą pszenicę i statek hej!

Hej, hej, był matros, co lubej obrazek
Hej, hej, obraz ten zginął wraz z statk
Nikt mu wspomnienia nie wróci już he
O złotych warkoczach zapomni he——

III. SCHYLCIE, O SCHYLCIE GRO



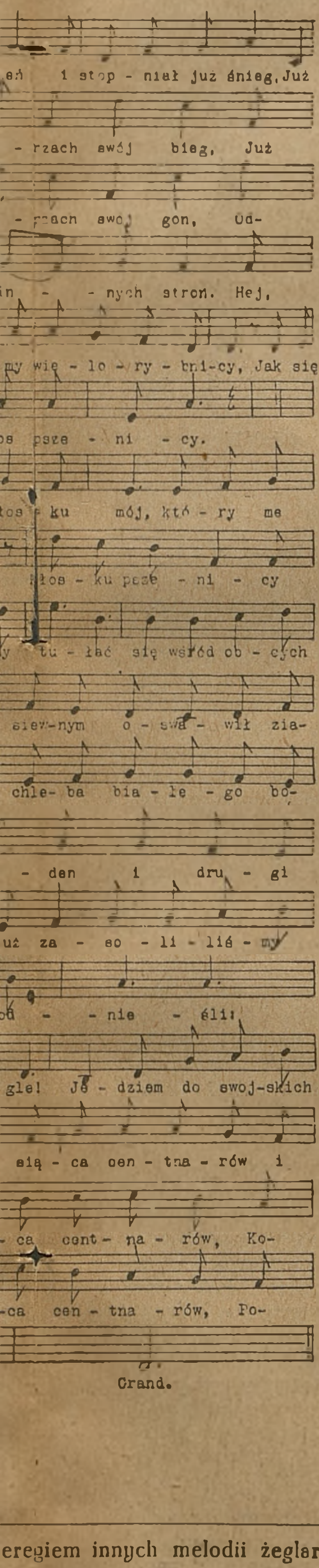


Piosenki te. wraz z szeregiem
skich zebrał i opracował Wł

słał do Hull!
czyła sól.

razek miał!
z statkiem wśród skał
już hej!
he———j!

GROT-ŻAGLE!



eregiem innych melodii żeglar-
pał Włodzimierz Głowacki

Odpowiedzi Redakcji

Wszystkim tym, którzy z okazji rocznicy „Żeglarza" nadesłali pod adresem Redakcji życzenia — serdecznie dziękujemy za miłą pamięć.

R. Kieszczyński, Kalisz. Najlepiej będzie, jeśli o informacje zwrócicie się bezpośrednio do Dyrekcji Gimnazjum Mechanicznego przy Stoczni Nr. 2 w Gdańsku, ul. Jana z Kolna 31. Za pozdrowienia serdecznie dziękujemy i przesyłamy wzajemne.

K. D. Cieszyn. Kursy pracy morskiej organizuje PCWM corocznie. Pamiętajcie o uprzednim ukończeniu korespondencyjnego kursu przygotowawczego w „Żeglarzu"! O ile wszystkie zęby są wyreperowane, kłopotów mieć nie będziecie.

Czesław Setla, Radziechowy, k. Żywca. Falochrony gdyńskie są w trakcie odbudowy. Prace przy nich potrwają kilka lat. Bałtyk jest rozminowany jedynie częściowo i są jeszcze miejsca, gdzie grozi niebezpieczeństwo natknięcia się na miny Żegluga odbywa się prawie wyłącznie po rozminowanych i oznaczonych szlakach. Statki przebywające na stoczniach stale się zmieniają — jedne wyremontowane wracają do służby, a inne przychodzą w miarę potrzeby na ich miejsce. Trudno jest zatem odpowiedzieć na Wasze trzecie pytanie.

Franciszek Gałczyński — Długopole. Model otrzymaliśmy i serdecznie za niego dziękujemy. Zdobi on obecnie naszą Redakcję. Co do zniżek kolejowych — to możecie je jedynie uzyskać, jeśli jesteście uczniem. Przeczytajcie sobie odpowiednią notatkę na 124 stronie bież. numeru „Żeglarza". Pozdrawiamy Was serdecznie.

Zygmunt Stankiewicz — Ełk. Żądane adresy: „Marynarz Polski" — Gdynia, św. Piotra 12; „Skrzydła i Motor" oraz „Skrzydlata Polska" — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11/4; „Młodzież Morska" i „Morze" — Warszawa, Widok 10. Z rysunków nie skorzystamy. Za życzenia dziękujemy.

Tadeusz Kalita — Białystok. Kandydaci do Szkoły Jungów muszą mieć ukończonych lat 16-cie. M/S (skrót ang. — motor ship) oznacza statek motorowy, a S/S (steam-ship) parowiec. Podobnie S/V (sailing vessel) oznacza żaglowiec. Za życzenia oraz pozdrowienia dziękujemy i przesyłamy wzajemne.

Włodzimierz Czarnecki — Sosnowiec. S/s „Toruń" został rewindykowany jeszcze w początkach 1946 roku (patrz „Żeglarz" nr. 2/46). „Lewant II" i „Lewant III" dotąd nie powróciły, natomiast niedawno został nam oddany motorowiec „Bielsko". Obecnie „Bielsko" nosi nazwę „Generał Walter". O odpowiedź na pozostałe pytania zwróćcie się do Redakcji „Marynarza Polskiego", Gdynia, św. Piotra 12.

Stały Czytelnik B. J. F. — Mysłowice. Spróbujcie! Może się uda!

Rafał S. — Warszawa. Główny nacisk kładą lekarze na serce, płuca, wzrok, słuch i uzębienie. Maturę otrzymuje się po ukończeniu II-go roku PSM. Późniejsza służba w Marynarce Handlowej jest nieobowiązkowa ale istnieje zobowiązanie moralne. Dziękujemy za życzenia.

Z. Karapuda i W. Sak — Zamość. Kursy doskonalące będą zorganizowane w przyszłym roku. Zasyłamy pozdrowienia. Jeśli Wam się uda dostać na tegoroczne kursy pracy morskiej, odwiedźcie nas w Redakcji.

„Poświęcający się życiu na morzu". Jeśli ujawniliście się i załatwiliście wszystkie związane z tym formalności — nic nie stoi na przeszkodzie, byście zostali przyjęci do Szkoły Jungów, o ile, ma się rozumieć, odpowiadacie wymaganym warunkom.

Stanisław z Lublina. Zależy na jaki wydział. Ogólnie — najlepsze jest liceum matemat.-fizyczne, przyrodnicze, albo też jakaś szkoła techniczna (np. Liceum Budownictwa Okrętowego). Dziękujemy za życzenia.

T. Robiński — Ostrów Wlkp. Najpierw nauczcie się dobrze pływać, a potem będziemy rozmawiać o Waszej karierze marynarskiej. Może któraś z organizacji młodzieżowych (TUR, ZWM, YMCA, Harcerstwo, L. M.) prowadzi w Waszym mieście kursy pływackie? Dziękujemy za pozdrowienia i przesyłamy wzajemne.

Ryszard Witkowski — Lubartów. Jeśli owe glony morskie są Wam rzeczywiście potrzebne jako pomoc szkolna i jeśli gotowi jesteście ponieść pewne minimalne zresztą koszta związane z preparowaniem ich i wysyłką — spróbujcie napisać do ob. mgr. Rumkówny, Gdynia, Al. Zjednoczenia 1, Morskie Laboratorium Rybackie.

Stanisław Podolski — Sosnowiec. Miły jest Wasz list, choć nieco pogmatwany. Serdecznie Wam współczujemy z okazji kajakowej awarii. Z wiersza nie skorzystamy Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Jacek Doliński — Katowice. Życzymy powodzenia w zamierzonych przedsięwzięciach, ale jeszcze raz podkreślamy, że opisana w „Żeglarzu" łódź spływowa — pod żagiel a tym bardziej motor — zupełnie się nie nadaje. Skąd wyliczyliście, że łódka Wasza będzie płynąć z szybkością 47 km/godz.? Jeśli będziecie płynąć 5 km. to już będzie nieźle. Z szybkością tą przepłyniecie Wisłę do morza w czasie ok. miesiąca. Pozdrowienia.

Z. Ziółkowski — Szczecin. Dziękujemy za obszerny list i wiadomości o Waszej pracy dla morza. Pisujcie do nas częściej. Co do Waszego zapytania, to uważamy, iż na patronów zastępów nie powinno się obierać osób żyjących, choćby nawet bardzo zasłużonych. Pozdrowienia dla całej 42 L. D. H.

Władysław Zębala, Wasalski Tadeusz, Piekarski Wacław — Radom, Wilk z D. Śląska, Mały Mickey z Łodzi oraz wszyscy ci, którzy przekroczyli 18-nasty rok życia, a pragną być przyjęci do Szkoły Jungów: Nic się nie da zrobić! Potrzeba conajmniej dwóch lat (rok szkoły i minimum rok praktyki) — aby otrzymać stopień młodszego marynarza, a tym samym zdobyć sobie zawód. Ponieważ PCWM nie korzysta z odroczenia służby wojskowej — musi przyjmować tylko tych, którzy przed nadejściem wieku poborowego (21 lat) zdążą ukończyć Szkołę Jungów i odbyć przepisową praktykę. To jest główny powód ograniczenia wieku. Wasze listy są bardzo miłe i przekonywujące — tak, że przykro jest nam dawać odmowną odpowiedź — niestety, powtarzamy — nic się nie da zrobić! Serdeczne pozdrowienia.

Najważniejsze wiadomości o portach i żegludze

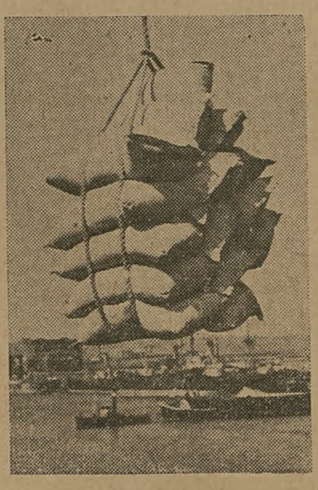
(Dokończenie ze str. 111)

bunkrowce węglowe i ropowe (zaopatrujące jednostki handlowe w paliwo); **statki strażnicze, policyjne, dozorcze, kwarantannowe, statki straży ogniowej, jednostki żeglugi wewnętrznej, motorówki, barkasy, barki, lichtugi** itd. itd.

Ostatnia z kolei grupa — **flota sportowa** — obejmuje te wszystkie jednostki, które pływają po morzach nie dla celów zarobkowych czy zawodowych lecz dla sportu i przyjemności. Nazywamy je ogólnie — niezależnie od napędu i wielkości — **jachtami**. Bywają **jachty turystyczne** — wygodne, nadające się do dłuższych czy krótszych wędrówek po morzach, oraz **jachty regatowe** — budowane w sposób zapewniający jak największą szybkość i przeznaczone do wyścigów morskich. Prócz tego do grupy tej zalicza się cały szereg drobnych stateczków prywatnych — wszelkiego rodzaju motorówek, żaglówek i łodzi — uzależnionych w swych niedalekich, przybrzeżnych rejsach od pogody i stanu morza.

Inny podział statków możemy zastosować dzieląc je wg. posiadanego przez nie napędu. Będziemy mieli więc **parowce, motorowce, statki o napędzie turbinowym, turbinowo-elektrycznym, motorowo-elektrycznym oraz żaglowce** z motorami pomocniczymi lub bez).

Do najczęściej spotykanych na morzach jednostek należą średniej wielkości statki handlowe o charakterystycznej **trójwyspowej (trójzrębowej)** sylwetce. Ponad linią pokładu wznoszą się na takim statku trzy nadbudówki: **dziobowa** — czyli bak, środkowa **(śródokręcie) i rufowa** (przód statku nazywamy — **dziobem**, tył — **rufą**, boki natomiast — **burtami**). Na dziobie mieszczą się urządzenia kotwiczne i cumownicze, a więc **kotwice** wraz z **łańcuchami kotwicznymi** spoczywającymi w specjalnych komorach, **windy kotwiczne** lub **kabestany, polery, półkluzy** etc. **W baku** znajduja się zwykle pomieszczenia załogi pokładowej. Całe wnętrze statku pomiędzy bakiem a nadbudówką środkową oraz pomiędzy śródokręciem a rufą — zajmują **ładownie** — obszerne pomieszczenia na przewożony towar. Ich pojemność (objętość) mierzymy w specjalnych **jednostkach kubicznych** tzw. **tonach rejestrowych** (jedna tona rejestrowa = 100 stóp sześciennych = 2,83 m³). Objętość ładowni oraz objętość ewentualnych pomieszczeń, przeznaczonych dla użytku przewożonych pasażerów, (czyli cała handlowo - użytkowa część statku) dają nam **pojemność statku netto ((NRT)**. Jeżeli do pojemności statku netto dodamy jeszcze pojemność wszystkich pozostałych pomieszczeń (pomieszczenia załogi, maszyny, pomieszczenia na paliwo, pomieszczenia na urządzenia nawigacyjne itp.) otrzymamy **pojemności statku brutto (BRT)**, czyli **kubaturę** wszystkich bez wyjątku pomieszczeń. Zupełnie innym pojęciem są tony wagowe (1000 kg.) w których określamy **nośność** statku. Ciężar ładunku jaki statek może maksymalnie zabrać wraz z ciężarem paliwa, zapasów i słodkiej wody daje nam tzw. **ciężar martwej wagi** (TDW) — określający nośność czyli zdolność statku do uniesienia bez niebezpieczeństwa dla siebie tylu a tylu kilogramów. Np. nowoprzejęty przez Polską Marynarkę Handlową statek poniemiecki „Inkenturm" — obecnie „Olsztyn" — posiada następującą charakterystykę: 1925 BRT, 936 NRT oraz 3200 TDW — (Wielkość okrętu wojennego określamy **wypornością** czyli wagą wypartej przez niego wody co w myśl prawa Archimedesa równa się własnej wadze okrętu).



Tzw. „chiw" — porcja towaru uniesiona przez pracujący dźwig drobnicowy.

Do ładowni statku wiodą obszerne otwory w pokładzie — zwane **lukami**. Pomiędzy lukami umieszczone są zazwyczaj **maszty** (przedni — **fokmaszt i** tylny — **grotmaszt)** umocowane przy pomocy szeregu lin tworzących stały **takielunek (wanty, sztagi i parduny)**. Maszty służą do sygnalizacji, obserwacji oraz rozpięcia anteny. Poza tym maszty stanowią oparcie dla t. zw. **bomów ładunkowych**, długich drewnianych lub metalowych belek, które wspólnie z ustawionymi obok **windami ładunkowymi pozwalają** na przeprowadzenie przeładunku w wypadku braku lub w razie niedostatecznej ilości urządzeń przeładunkowych w porcie.

W nadbudówce śródokręcia mieszczą się kabiny oficerskie, pomieszczenia kapitana, kuchnia (czyli **kambuz)** jadalnia **(messa)** i ew. kabiny pasażerskie. Pod tym wszystkim znajduje się obszerna maszynownia wraz z ewentualną kotłownią (o ile mamy do czynienia z parowcem lub turbinowcem). Tutaj również mieszczą się **bunkry** czyli zbiorniki na paliwo (które nazywamy również bunkrem). Ponad śródokręciem góruje komin i mostek wraz ze **sterówką**. Na mostku czuwa **wachtowy** (dyżurny) oficer, a wpatrzony w **kompas** sternik utrzymuje statek na wyznaczonym kursie. Na rufie mieści się w specjalnym przedziale **maszynka sterowa**, która obroty koła sterowego na śródokręciu przekazuje na **pióro steru**. Okienka kajut na statku nazywamy **iluminatorami**, poręcze — **relingami**, schody i drabinki — **trapami** a wszelkie otwory — **lukami**. Do wietrzenia głębiej położonych pomieszczeń statku służą **nawiewniki i odwietrzniki**.

Oprócz nazwy statku na dziobie, nazwy i portu macierzystego — na rufie, na kominie umieszczona jest zwykle **odznaka armatora**. Na rufie na specjalnym drzewcu lub też na tylnym maszcie — powiewa **bandera**. Na burtach namalowane są specjalne znaki — oznaczające do jakiego stopnia może naładowany statek zanurzyć się bez niebezpieczeństwa dla siebie. Skrzydła mostku kapitańskiego zaopatrzone są w **światła burtowe** zapalane nocą (zielone — prawa burta, czerwone — lewa burta). Do kompletu świateł pozycyjnych należą również białe **światła topowe** na masztach oraz światło na rufie. Do sygnalizacji akustycznej służy na statku syrena i dzwon okrętowy. Wzrokowa sygnalizacja może być przeprowadzana za pomocą semafora (chorągiewkami), błyskami (alfabetem Morse'a) oraz przy pomocy wywieszania na linkach sygnałowych odpowiednich zestawów chorągiewek **kodu Międzynarodowego**. Np. gdy statek przybywa na redę i chce wezwać pilota, któryby go wprowadził do portu — wywiesza chorągiewkę w pionowe niebiesko-żółte paski — (literę G) która oznacza: „proszę o pilota"!

Specjalny obserwator znajdujący się na wieży kapitanatu portu identyfikuje statek i zawiadamia o jego przybyciu dyżurnego oficera portu, który z kolei wysyła pilota, dając mu wskazówki, przy którym nabrzeżu ma statek postawić. Jednocześnie o przybyciu statku zostają zawiadomione władze celne, Wojsko Ochrony Pogranicza, cumownicy, makler, który ma statek klarować, a także spedytor, któremu zlecono zajęcie się ładunkiem. W chwili gdy statek przybija do nabrzeża, czekają już nań wszyscy zainteresowani: cumownicy pomagają przycumować go przy nabrzeżu, celnicy robią odprawę celną, WOP — bada listę załogi i pasażerów, a makler rozpoczyna swoją opiekę załatwiając za kapitana liczne formalności i sprawy związane z postojem, opłatami, wyładunkiem, zaopatrzeniem itd. Przybywają też wkrótce zamówieni przez spedytora **robotnicy portowi**, lokomotywy podstawiają wagony, dźwigi ustawiają się ponad lukami, które już są odkryte — i zaczyna się przeładunek. O ile jest to drobnica, to w głębi ładowni pracują specja-

liści zwani **sztauerami**. Przy wyładunku zadaniem ich jest umieszczanie przywiezionego towaru na platformce drewnianej (zwanej **planką**), w siatce stalowej lub manilowej, w pętli itp. zależnie od wielkości, wagi i rodzaju opakowania. Przygotowaną porcję zwaną **chiwem** chwyta dźwig kierowany przez **kranistę** i przenosi na rampę magazynu lub na **ganek**, — drewniane rusztowanie obok drzwi wagonu. Tam już inna grupa ludzi umieszcza towar we wnętrzu wagonu lub w magazynie. Przy załadunku praca odbywa się w odwrotnej kolejności, przy czym do umiejętności sztauerów należy właściwe i równomierne umieszczenie różnorodnego towaru w ładowniach. Ruchami kranu, ze względu na ograniczoną widzialność z budki kranisty — kieruje **pokazywacz**, który gestami i głosem przekazuje kraniście odpowiednie wskazówki. Uszkodzone opakowania reperują specjaliści zwani **krawcami**. Przy przeładunku towarów masowych zamiast sztauerów pracują w ładowniach t. zw. **trymerzy**. Ich praca t. zw. **trymerka** — polega na równomiernym umieszczaniu towaru wewnątrz całej ładowni. Przeładunku doglądają **przodownicy**, a specjalni **rachmistrze** (liczmeni) notują każdą przeładowaną ilość.

Każdy statek wymaga co pewien czas dokładnego przejrzenia, remontu i konserwacji. Wtedy idzie na **stocznię**, gdzie specjaliści sprawdzają maszyny, mechanizmy i urządzenia, dokonywując niezbędnych napraw i poprawek. Dla przeglądu, oczyszczenia i pomalowania **kadłuba** statek zostaje **zadokowany** w suchym lub pływającym **doku**, gdzie po wypompowaniu wody — odsłania się jego podwodną część.

Stocznie, oprócz remontów i reperacji — zajmują się również budową nowych statków. Odbywa się to na specjalnej **pochylni** — gdzie najpierw kładzie się i montuje podstawową część szkieletu kadłuba — **kil** (długą mocną belkę stalową odgrywającą rolę kręgosłupa). Do przedniej części kila umocowuje się **stewę przednią** zwaną **dziobnicą**, a do tylnej skomplikowaną **stewę tylną — tylnicę**. Dalej idą boczne żebra zwane **wręgami**, przeróżne **wzdłużniki** i części wzmacniające, górą łączy się żebra **pokładnikami**. Gdy szkielet statku jest gotów — rozpoczyna się kładzenie **poszycia**, montowanie maszyn, steru, wałów śrubowych i śrub napędowych, a nareszcie krycie pokładów i nadbudówek. Na wpół wykończoną jednostkę **spuszcza się na wodę** i skolei wykańcza szczegóły wnętrz, stawia się maszty, kominy etc.

Najważniejsze wiadomości
O rybołówstwie morskim

GATUNKI RYB.

Pięć jest głównych gatunków ryb, będących podstawą naszego rybołówstwa morskiego.

Wątłusz, zwany popularnie **dorszem**, stanowi ponad 95% połowów u polskich brzegów. Długość okazów występujących na Bałtyku wynosi przeciętnie 40 — 50 cm. Wątłusza poławia się przez cały rok. Ilość jego na naszych wodach, głównie na t. zw. głębi gdańskiej, ogromnie się zwiększyła przez okres ostatniej wojny (w 1935 roku 1 kuter poławiał przeciętnie 2½ tony wątłuszy rocznie, obecnie przeciętne roczna wynosi ponad 160 ton na jeden kuter). Poza Bałtykiem występuje wątłusz obficie w Morzu Północnym i w Atlantyku, gdzie go poławiają nasze statki dalekomorskie.

Flądra jest rybą b. charakterystyczną ze względu na swój spłaszczony kształt (stąd też — płastuga). Na Bałtyku występują najczęściej trzy jej odmiany: stornia, gładzica i zimnica a także spokrewniony z flądrą



Najważniejsze ryby polskiego Bałtyku: 1) Łosoś, 2) wątłusz (dorsz), 3) śledź, 4) węgorz, 5) flądra.

— skarp. Flądry występują wzdłuż całego naszego Wybrzeża, lecz jest ich obecnie znacznie mniej niż w okresie przedwojennym. Sezon na połów flądér trwa od maja do października włącznie. Długość fląder spotykanych na Bałtyku nie przekracza zwykle 18 cm.

Śledź — to najważniejsza ryba użytkowa w północno - zachodniej Europie. Roczny jej połów sięga ok. 1.600.000 ton. Na Morzu Bałtyckim śledź występuje stosunkowo w nieznacznych ilościach. Główne jego siedlisko, to Morze Północne i Atlantyk. Śledź bałtycki jest niewielki i nie bywa dłuższy niż 25 cm.; inne jego gatunki osiągają rozmiary 35 a nawet 40 cm. Odróżniamy przy połowach dwie zasadnicze odmiany śledzia: wiosenną i jesienną. Na Bałtyku sezon śledziowy trwa od czerwca do stycznia, z wyjątkiem sierpnia i listopada. Na Morzu Północnym i Atlantyku intensywne połowy śledzi trwają od czerwca do grudnia.

Węgorz — ryba wędrowna rzeczno - morska, o charakterystycznym kształcie. Bardzo cenna i poszukiwana przez nabywców — jest stosunkowo nieliczna. Przed wojną ogólne połowy węgorza u naszych brzegów nie dawały więcej jak 150 ton. Sezon na węgorze trwa zaledwie trzy miesiące — sierpień, wrzesień i październik. W okresie tym węgorze rozpoczynają swą wędrówkę rozrodczą, wychodzą z rzek i wzdłuż wybrzeży ciągną na Atlantyk. Długość dorosłych okazów węgorza dochodzi do 1 metra.

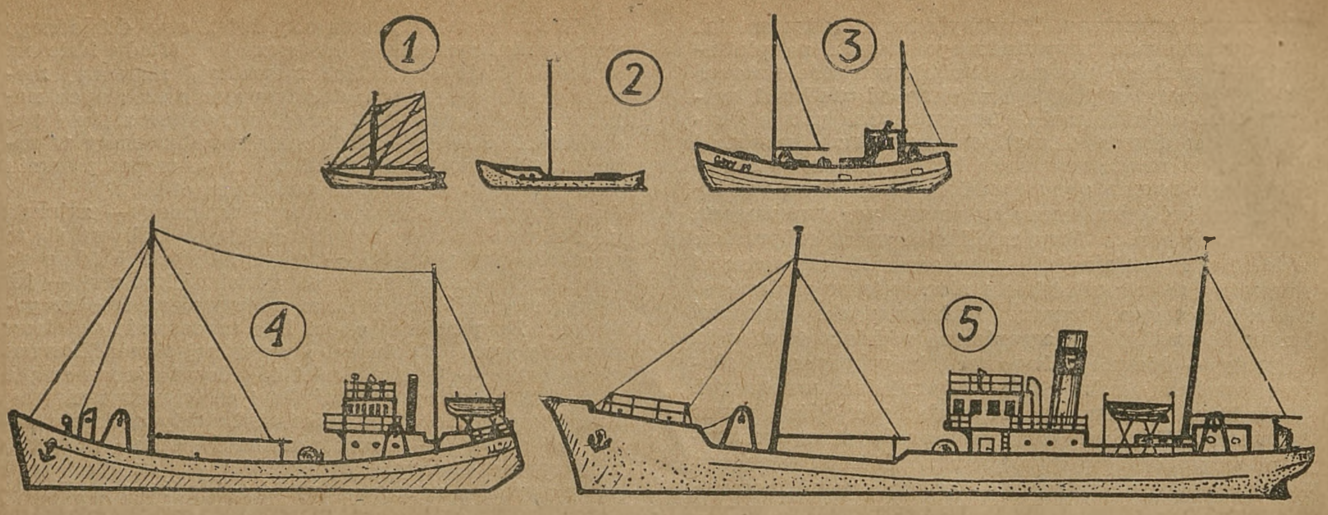
Łosoś — bardzo poszukiwana i cenna, choć podobnie jak węgorz — dość rzadka ryba wędrowna. Połowy łososi na naszych wodach terytorialnych, głównie u ujścia rzek, trwają od listopada do kwietnia.

FLOTYLLA RYBACKA.

Zróżnicowanie poszczególnych typów i rodzajów statków rybackich jest zależne od licznych i różnorodnych czynników, głównie od warunków lokalnych i rodzaju łowionej ryby. Floty rybackie większych krajów morskich różnią się znacznie w swym składzie. Polskie rybołówstwo morskie używa następujących jednostek:

Łodzie rybackie uprawiają rybołówstwo przybrzeżne tj. takie, które nie wykracza zwykle poza granice wód terytorialnych, zatok i zalewów. Łodzie rybackie, zależnie od napędu dzielimy na **wiosłowe, wiosłowo-żaglowe i motorowe.** Wszystkie budowane są zazwyczaj z drzewa. Ich długość waha się od 4 do 10 metrów, załoga składa się zwykle z 2 lub 3 ludzi. Moc silników u łodzi motorowych wynosi od 6 do 25 i więcej K. M.

Kutry rybackie są jednostkami pełnomorskimi i w naszych warunkach uprawiają rybołówstwo t. zw. „dalsze" tj. obejmujące cały obszar Bałtyku wraz z cieśninami duńskimi. Zwykłym jednak terenem działania kutrów są wody niezbyt odległe od brzegu. Kutry budowane są z drzewa, choć coraz częściej spotyka się tu konstrukcje mieszane a nawet czysto metalowe. Długość kutrów waha się od 10 do 19 metrów. Wyporność od 20 do 100 ton. Moc silników spalinowych



Rodzaje statków rybackich: 1) łódź wiosłowo-żaglowa, 2) łódź motorowa, 3) kuter, 4) luger (in. dryfter), 5) trauler.

zwykle ropnych, wynosi od 20 do 100 i więcej K. M. Motor jest główną siłą napędową u kutra, żagle spełniają rolą pomocniczą. Wnętrze kutra, licząc od dziobu, składa się z trzech zasadniczych przedziałów: pomieszczenia załogi, ładowni i pomieszczenia na motor. Załoga kutra składa się conajmniej z trzech osób. Do manewrowania sieciami kuter zaopatrzony jest m. inn. w pałąki i windę sieciową.

Luger, inaczej dryfter, jest to jednostka rybołówstwa dalekomorskiego, przystosowana wyłącznie do połowu śledzi. W związku z tym odbywa rejsy jedynie podczas sezonu. Jego cechą charakterystyczną jest stosunkowo słaby motor, co jest związane z biernym sposobem połowu, stosowanym przez lugry. Długość lugra wynosi od dwudziestu kilku do czterdziestu metrów, tonaż od 100 do 300 B. R. T., siła motoru 100 do 500 K. M. Załoga składa się z 14 do 20 ludzi. Luger poławia śledzie nocą przy pomocy sieci pławnicowych. Złowione śledzie soli się na pokładzie w celu zakonserwowania i umieszcza w beczkach t. zw. kanties. Z połowu wraca luger dopiero wtedy, gdy zapełni wszystkie posiadane na pokładzie beczki, których jest zwykle od 600 do 1000 i więcej.

Trauler (lub trawler) jest to największy i najsilniejszy reprezentant rybackich flotylli. Podobnie jak i lugra, używa się go w rybołówstwie dalekomorskim, lecz w przeciwieństwie do tego ostatniego trauler poławia rybę przez cały rok i dostawia ją do portu w stanie świeżym a nie soloną. W tym celu trauler zabiera z sobą w rejs zapas sztucznego lodu, który umożliwia kilkunastodniowe przechowywanie ryb, bez obawy zepsucia się. Nowsze traulery mają ładownie zaopatrzone w urządzenia chłodnicze. Moc maszyn jest u traulera znacznie większa niż u lugra, uprawia on bowiem aktywny sposób połowu przy pomocy włóka. Długość traulera rybackiego, budowanego zwykle z metalu, waha się od 30 do 65 metrów, tonaż od 200 do 600 B. R. T. Ładownie mogą pomieścić do 150 ton ryby. Napęd traulerów starszego typu jest zwykle parowy, wśród nowobudowanych przeważają motorowce. Moc maszyn 350 — 850 K. M. Załoga składa się z 12 — 20 osób.

NARZĘDZIA POŁOWU

Wszelkie narzędzia połowu dzielimy na **aktywne** i **bierne** t. j. na takie, którymi łowi się czynnie — w ruchu, oraz takie, które zastawia się w biernym oczekiwaniu na przepływającą rybę.

Do czynnych narzędzi połowu należy w pierwszym rzędzie **włók** (inaczej — trał) — ogromny worek z sieci, zaopatrzony często jeszcze w skrzydła i holowany podczas połowu za kutrem lub za traulerem ponad dnem morza. Wielkością swoją włók dostosowany jest do rozmiarów i siły pociągowej statku, który go używa. Długość worka sieci używanej przez kutry wynosi ok. 12—13 metrów, szerokość otworu 7—8 metrów, skrzydła są 4—5 metrów długie. Włóki używane przez traulery dalekomorskie nie posiadają skrzydeł, a długość ich dochodzi do 40 i więcej metrów.

Siecią podobną do trału jest **niewód,** używany w rybołówstwie przybrzeżnym. Worek jest tu niewielki, natomiast ogromne skrzydła dochodzą do 150 metrów długości każde. Siłę pociągową maszyn okrętowych zastępują tu mięśnie ludzkie, a zarzucona z łódki sieć wyciągana jest przez rybaków wprost na brzeg. Niewodów używa się głównie na wiosnę, do połowu łososi.

Małym niewodem ciągniętym z zakotwiczonej łódki jest **ceza ręczna** służąca do połowu ryb dennych, głównie flądер.

Aktywnym poniekąd narzędziem połowu są również **pławnice** (sieci pływające), używane głównie do połowu śledzi a także makreli i łososia. Sieci te tworzą w wodzie, tuż pod powierzchnią, rodzaj jakby pionowej przegrody, dryfując czyli dając się unosić swobodnie prądowi i fali, zastępującym siłę maszyn czy też mięśni. Wraz z pławnicą wędruje zwolna lugier śledziowy, przyczepiony zwykle do jednego jej końca (stąd też nazwa dryfter). Pławnica składa się z szeregu pojedyńczych, prostokątnych sieci umocowanych na wspólnej, długiej nieraz na kilka kilometrów linie.

Pasywnym rodzajem narzędzi połowu są przede wszystkim **sieci zastawne** — przypominające z wyglądu pławnice, tyle, że znacznie mniejsze i w przeciwieństwie do tych ostatnich zakotwiczane w jednym miejscu. Rozmiary pojedyńczych sieci zastawnych wynoszą ok. 25 × 6 metrów (łączy je się zwykle po kilka). Sieci zastawne przeznaczone do połowu szprot i śledzi, zwane **mancami,** stawia się bezpośrednio pod powierzchnią morza. Sieci flądrowe — tzw. **nety** zastawia się tuż ponad dnem.

Prócz sieci zastawnych, do grupy pasywnych narzędzi połowu należą jeszcze żaki i haczyki.

Żaki, zwane inaczej **więcierzami,** są to sieci kształtu stożkowatego napięte na drewniane, coraz to mniejsze obręcze. Wewnątrz znajdują się specjalne **lejki sietne** ułatwiające rybie wejście, lecz wykluczające ewentualne wyjście. Dla naprowadzenia ryb w zasadzkę owych lejków żaki zaopatrzone są w dwa skrzydła (ok. 15 i 50 m. długości). Więcierzy używa się wyłącznie do połowu węgorzy i zastawia się je grupami na szlakach ciągu ryby.

Haki zwane także **wędkami** używane są w rybołówstwie przybrzeżnym do połowu flądер, dorszy, węgorzy i łososi. Zależnie od rodzaju łowionej ryby różnią się one wielkością i kształtem haczyków oraz sposobem zastawiania. Wędki na flądry, dorsze i węgorze posiadają wielką ilość haczyków umocowanych na

krótkich sznurkach do długiej linki zakotwiczonej tuż ponad dnem morza. Stawia się naraz do 4000 i więcej haków co ciągnie się na blisko 2,5 km. Za przynętę służą najczęściej małe rybki zwane **tobisami** (lub tobiaszami).

Wędki łososiowe t. zw. **takle**, zastawia się pojedyńczo i nie przy dnie a tuż pod powierzchnią morza. Dla przynęty nawleka się na haczyki kawałki śledzia. Naraz stawia się zwykle ok. 400—600 haków w odległości 40—50 metrów od siebie. Zajmuje to przestrzeń ok. 30 km.

ORGANIZACJA PRZEDSIĘBIORSTW POŁOWÓW

Flota rybacka eksploatowana jest przez **trzy** elementy: **inicjatywę prywatną, spółdzielczość i państwo.** Rybołówstwo przybrzeżne pozostaje prawie całkowicie w rękach prywatnych. Właściciel łodzi wzgl. jej dzierżawca wypływa na połów wspólnie z członkami swej rodziny, pracownikami lub wspólnikami. Sam też musi się troszczyć o zaopatrzenie, remont sprzętu, reperację sieci i co najważniejsze o sprzedaż złowionej ryby. Rybołówstwo kutrowe pracuje częściowo na rachunek prywatnych użytkowników, częściowo w ramach spółdzielni i przedsiębiorstw państwowych. Większe firmy rozporządzające kilku lub kilkunastu kutrami posiadają odpowiednio rozbudowany aparat techniczny i handlowy. Dział techniczny dba o zaopatrzenie i remont jednostek pływających — dział handlowy odbiera złowioną rybę i skierowuje ją do punktów sprzedaży, do zakładów przetwórczych i t. p Niektóre przedsiębiorstwa połowów posiadają własne punkty sprzedaży detalicznej i własne zakłady przetwórcze jak np. solarnie i wędzarnie. Inicjatywa prywatna i spółdzielczość tylko w drobnym stopniu biorą udział w rozprowadzaniu ryby po zapleczu. Cały ciężar tego zadania leży na państwowym przedsiębiorstwie **Centrala Rybna**, które posiada w tym celu odpowiedni tabor samochodów i dzierżawionych od kolei wagonów-chłodni, a prócz tego rozporządza siecią hurtowni i półhurtowni rozrzuconych po całym kraju.

Do najbardziej skomplikowanych przedsiębiorstw rybackich należą **towarzystwa połowów dalekomorskich.** Obok działu finansowo-administracyjnego oraz działu handlowo - eksploatacyjnego, firmy te posiadają zwykle obszernie rozbudowany dział nawigacyjno - techniczny, obejmujący całokształt spraw związanych z utrzymaniem i używalnością wielkiej nieraz flotylli statków dalekomorskich. Polska posiada obecnie cztery towarzystwa połowów dalekomorskich: Największe z nich przedsiębiorstwo państwowe „Dalmor" rozporządzające ok. 20 traulerami i lugrotraulerami, dalej idzie — „Ławica" z czterema traulerami i towarzystwa „Arka" oraz „Delfin" posiadające jednostki pływające w budowie wzgl. w remoncie.

PRZETWÓRSTWO RYBNE

Ryby są artykułem spożywczym bardzo kłopotliwym bo nietrwałym i łatwopsującym się. Szczególnie w lecie daje się to poważnie we znaki. Dlatego też aby odsunąć jaknajdalej proces psucia się — stosowany jest cały szereg sposobów zapobiegawczych. Złowioną rybę — jeżeli ma ona w stanie świeżym dotrzeć do odległego konsumenta — przechowuje się i transportuje w lodzie lub specjalnie chłodzonych pomieszczeniach. W tym celu porty rybackie posiadają obszerne **chłodnie rybne** i **fabryki sztucznego lodu**, a przedsiębiorstwa handlu rybnego rozporządzają **samochodami i wagonami-chłodniami**. Pomimo stosowania niskiej temperatury — czasokres przechowywania świeżej ryby jest bardzo ograniczony. Dlatego też stosuje się szereg metod utrwalających. Najprostszym sposobem jest **suszenie ryb** na słońcu lub w suszarniach, dalej **solenie**, następnie — **zamrażanie, marynowanie, wędzenie**, i wreszcie produkcja **konserw**. Przemysł przetwórczy rybny — a więc solarnie, zamrażalnie, wędzarnie, fabryki konserw itd. — mieszczą się zwykle na terenie portu rybackiego w bezpośredniej bliskości przystani.

Wszelkie odpadki, wnętrzności ryb i zepsute ryby przetwarza się w specjalnych **fabrykach mączki rybnej** — na paszę treściwą dla bydła i trzody chlewnej.

STOCZNIE RYBACKIE

Mniejsze jednostki rybackie jak: łodzie, motorówki, a nawet kutry — budują często rybacy we własnym zakresie czy to samemu, czy też w prywatnych niewielkich zakładach szkutniczych. Prócz tego w każdym prawie porcie rybackim znajduje się conajmniej jedna stocznia która buduje seryjnie szereg wypróbowanych typów łodzi i kutrów drewnianych, a poza tym prowadzi bieżące remonty i reperacje stacjonowanej w porcie flotylli rybackiej.



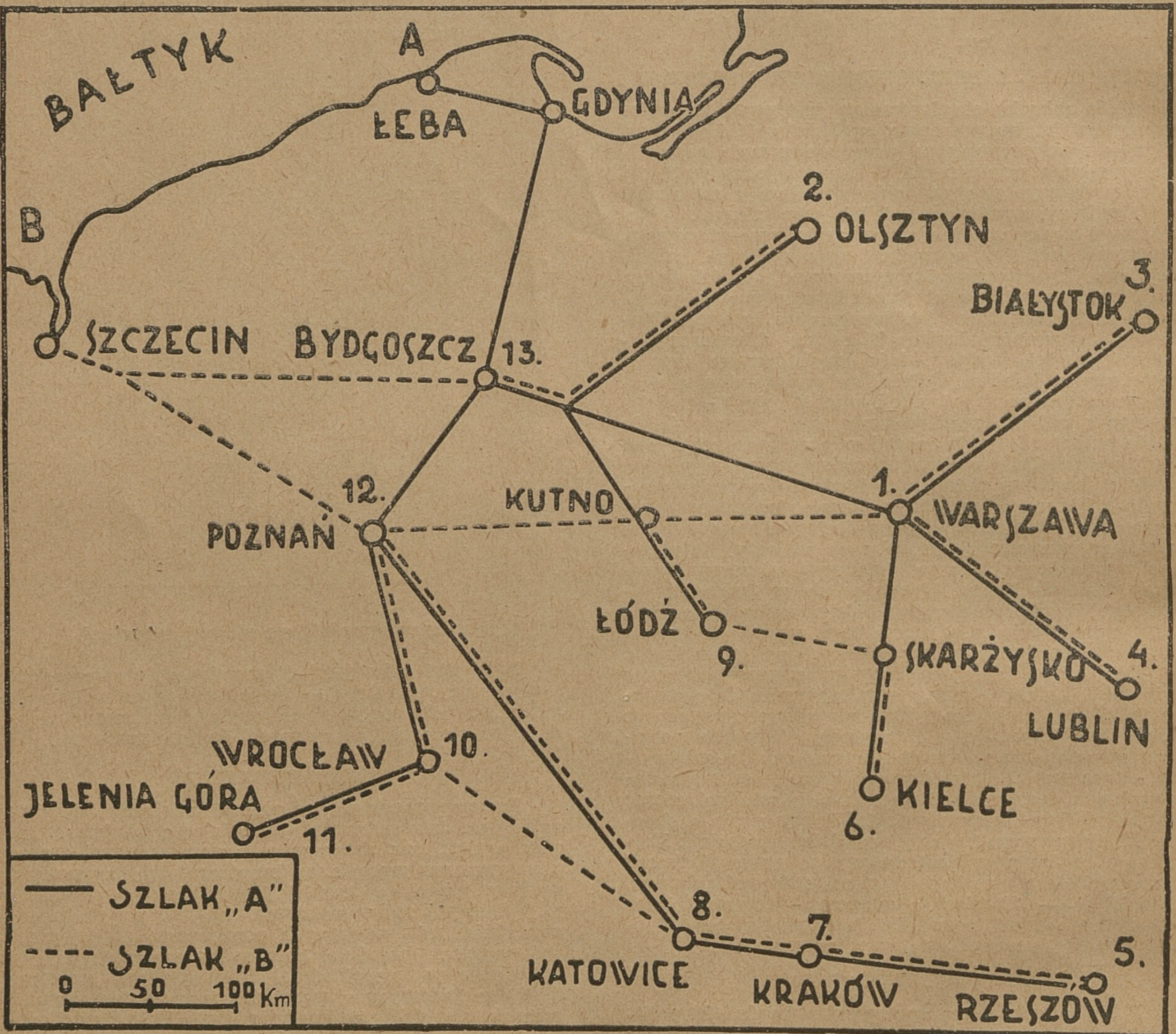
Kuter w remoncie na stoczni rybackiej.

Jednostki o konstrukcji metalowej, a zatem duże kutry, lugry, traulery — budowane są na większych stoczniach okrętowych, ze względu na szereg urządzeń specjalnych, potrzebnych do ich produkcji.

PORTY RYBACKIE

Portem rybackim nazywamy miejsce osłonięte naturalnie lub sztucznie od działania wiatrów, fal, prądów itp., tak zbudowane i zaopatrzone aby poza podstawowym warunkiem bezpieczeństwa zapewniało statkom rybackim szybki i swobodny przeładunek przywiezionej ryby (nabrzeża, dźwigi), posiadało odpowiednią ilość specjalnych pomieszczeń do jej przechowywania (chłodnie, hale aukcyjne, magazyny) i grupowało w bezpośredniej bliskości wystarczającą ilość zakładów przetwórczych (wędzarnie, solarnie, zamrażalnie, fabryki konserw itp.). Dalej, port rybacki winien być zdolny zaopatrzyć przebywające w nim statki w odpowiednie paliwo (bunkier), żywność i wszystko co dla ich użytkowania jest potrzebne. Powinien posiadać zakłady wytwórcze i reperacyjne wszelkiego sprzętu rybackiego (sieci, liny, ubrania i buty nieprzemakalne, bojki, haczyki itp.) oraz powinien dysponować stoczniami rybackimi, które by mogły wykonywać reperacje, remonty i budowę jednostek rybackich. Powinien mieć rozwinięty przemysł pomocniczo - rybacki (fabryki skrzynek, beczek, opakowań blaszanych, fabryki sztucznego lodu itd.), a przede wszystkim sprężysty aparat handlowy, któryby sprawnie i szybko rozprowadził dostarczoną rybę do ośrodków konsumcji. Dla tego ostatniego celu port rybacki musi być szczególnie dogodnie połączony z zapleczem wszelkiego rodzaju środkami komunikacji śródlądowej. Port rybacki powinien być siedzibą sprężystej administracji przedsiębiorstw rybackich oraz siedzibą władz i urzędów rybackich, a także placówek naukowo - badawczych rybołówstwa. Wreszcie powinien on leżeć z jednej strony możliwie w pobliżu najbardziej uczęszczanych miejsc połowów — z drugiej w bezpośredniej bliskości miasteczek, wsi i osiedli rybackich.

Najlepsze połączenia kolejowe
do ośrodków PCWM.



Dla wygody uczestników tegorocznych kursów pracy morskiej zamieszczamy poniżej wykaz najdogodniejszych połączeń kolejowych pomiędzy poszczególnymi większymi miastami Polski a ośrodkami PCWM w Łebie i Szczecinie. Połączenia (z małymi wyjątkami) są tak dobrane, aby kursant korzystając z najprostszej i najtańszej trasy — mógł zjawić się we właściwym ośrodku — w poniedziałek przed południem tj. w czasie przepisowym. Usilnie wszystkich namawiamy do korzystania z poniższych połączeń, co ułatwi znakomicie zarówno podróż uczestnikom kursów, jak i przyjęcie ich przez kierownictwa ośrodków. Zaznaczamy, że w rozkładach jazdy pociągów mogą zajść pewne drobne różnice — dlatego dobrze jest korzygować przed odjazdem podany czas z czasem ogłoszonym na stacji. Ceny biletów mają charakter raczej orientacyjny, bowiem od pierwszego lipca przewidziana jest zmiana taryfy kolejowej. Przepisy o uprawnieniach do uzyskiwania zniżek znajdują się na str. 124. A zatem — szczęśliwej podróży i — do zobaczenia!

p. — przyjazd o. — odjazd

SZLAK A — 1

Warszawa — Łeba km. 543.

poc. osob. przez Nasielsk, cena biletu norm. 3 kl. 616.— zł.

Warszawa Wschodnia — odjazd w niedz. o godz. 14.00
Bydgoszcz — p. 22.50, przesiadanie — o. 0.40
Gdynia — p. 6.15, przesiadanie — o. 8.08
Łeba przyjazd 11.27

albo — poc. posp. do Gdyni przez Kutno, cena bil. 3 kl. 624.— zł. oraz dopłata 268.— zł. (do Gdyni)
Warszawa Główna — odjazd w niedzielę o godz. 20.30
Gdynia — p. 7.06, przesiadanie o. 8.08
Łeba — przyjazd 11,27

SZLAK A — 2

Olsztyn — Łeba km. 485.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 552,— zł.
Olsztyn — odjazd w niedzielę o godz. 9.05

Toruń — p. 13.43, przesiadanie — o. 21.05
Gdynia — p. 5.36, przesiadanie — o. 8.08
Łeba — przyjazd 11.27
albo poc. posp. z Torunia do Gdyni. Dopłata 140.— zł.
Olsztyn — odjazd (osobowym) w niedzielę o godz. 19.20
Toruń — p. 23.46, przesiadanie — o. 2.12
Gdynia — p. 7.06, przesiadanie — o. 8.08
Łeba — przyjazd 11.27

SZLAK A — 3

Białystok — Łeba km. 718.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 784,— zł.
Białystok — odjazd w nocy z soboty na niedz. o g. 0.20
Warszawa Wschod. — p. 6.30, przesiadanie — o. 14.00
dalej jak szlak A — 1
albo poc. posp. z Warszawy do Gdyni przez Kutno dopłata 268.— zł. (do Gdyni)
Białystok — odjazd (osobowym) w niedz. o godz. 12.35
Warszawa Główna — p. 18.30, przesiadanie — o. 20.30
dalej jak szlak A — 1

SZLAK A — 4

Lublin — Łeba km. 714.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 784,— zł.
Lublin — odjazd w sobotę o godz. 21.40
Warszawa Wschodnia — p. 4.50, przesiadanie o. 14.00
dalej jak szlak A — 1
albo poc. posp. z Warszawy do Gdyni przez Kutno dopłata 268.— zł. (do Gdyni)
Lublin — odjazd (osobowym) w niedz. o godz. 12.10
Warszawa Główna — p. 17.20, przesiadanie — o. 20.30
dalej jak szlak A — 1

SZLAK A — 5

Rzeszów — Łeba km. 1064.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 1132,— zł.
Rzeszów — odjazd w sobotę o godz. 23.19
Katowice — p. 9.12, przesiadanie — o. 10.41
Poznań — p. 19.31, przesiadanie — o. 19.45
Gdynia — p. 6.15, przesiadanie — o. 8.08
Łeba — przyjazd 11.27
albo poc. posp. z Krakowa do Gdyni przez Katowice dopłata 412.— zł. (do Gdyni)
Rzeszów — odjazd (osobowym) w niedz. o godz. 3.20
Kraków — p. 10.30, przesiadanie — o. 13.00
Gdynia — p. 8.04, przesiadanie — o. 8.08
Łeba — przyjazd 11.27

SZLAK A — 6

Kielce — Łeba km. 685.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 752,— zł.
Kielce — odjazd w nocy z soboty na niedz. o g. 1.05
Skarżysko Kam. — p. 2.27, przesiadanie — o. 3.50
Łódź — p. 8.25, przesiadanie — o. 15.45
Gdynia — p. 5.36, przesiadanie — o. 8.08
Łeba — przyjazd 11.27
albo poc. posp. z Warszawy do Gdyni, cena biletu 3 kl. 784.— zł. oraz dopłata 268.— zł (do Gdyni)
Kielce — odjazd (osobowym) w niedzielę o godz. 12.28
Warszawa Główna — p. 18.48, przesiadanie — o. 20.30
dalej jak szlak A — 1

SZLAK A — 7

Kraków Płaszów — Łeba 830 km.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 896.— zł.
Kraków — odjazd w niedzielę o godz. 6.03
dalej jak szlak A — 5
albo poc. posp. z Krakowa do Gdyni dopłata 412.— zł.
Kraków — odjazd w niedzielę o godz. 13.00
Gdynia — p. 8.04, przesiadanie — o. 8.08
Łeba — przyjazd 11.27

SZLAK A — 8

Katowice — Łeba km. 746.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 896,— zł.
Katowice — odjazd w niedzielę o godz. 10.41
dalej jak szlak A — 5
albo poc. posp. do Gdyni dopłata 368.— zł.
Katowice — odjazd w niedzielę o godz. 17.12
dalej jak szlak A — 5

SZLAK A — 9

Łódź — Łeba km. 500.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 560.— zł.
Łódź — odjazd w niedzielę o godz. 15.45
Gdynia — p. 5.36, przesiadanie — o. 8.08
Łeba — przyjazd 11.27
albo poc. posp. dopłata 236.— zł.
Łódź — odjazd w niedzielę o godz. 22.50
Gdynia — p. 8,04 przesiadanie — o. 8.08
Łeba — przyjazd 11.27

SZLAK A — 10

Wrocław — Łeba km. 602.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 672,— zł.
Wrocław — odjazd w niedzielę o godz. 11.45
Poznań — p. 16.10, przesiadanie — o. 19.45
Gdynia — p. 6.15, przesiadanie — o. 8.08
Łeba — przyjazd 11.27
albo poc. posp. do Gdyni, dopłata 288.— zł.
Wrocław — odjazd w niedzielę o godz. 21.27
Gdynia — p. 7.26, przesiadanie — o. 8.08
Łeba — przyjazd 11.27

SZLAK A — 11

Jelenia Góra — Łeba km. 730.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 792,— zł.
Jelenia Góra — odjazd w niedzielę o godz. 5.15
Wrocław — p. 10.34, przesiadanie — o. 11.45
dalej jak szlak A — 10
albo poc. posp. z Wrocławia do Gdyni dopłata 288.—
Jelenia Góra — odjazd w niedzielę o godz. 15.56
Wrocław — p. 20.40, przesiadanie — o. 21.27
dalej jak szlak A — 10

SZLAK A — 12

Poznań — Łeba km. 426.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 496,— zł.
Poznań — odjazd w niedzielę o godz. 19.45
Gdynia — p. 6.15, przesiadanie — o. 8.08
Łeba — przyjazd 11.27
albo poc. posp. do Gdyni dopłata 200.— zł.
Poznań — odjazd w nocy z niedz. na poniedz. 0.55
dalej jak szlak A — 10

SZLAK A — 13

Bydgoszcz — Łeba km. 272.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 336,— zł.
Bydgoszcz — odjazd w nocy z niedz. na poniedz. 0.40
dalej jak szlak A — 12
albo poc. posp., dopłata 108.— zł.
Bydgoszcz — odjazd w poniedziałek o godz. 3.42
dalej jak szlak A — 10

SZLAK B — 1

Warszawa — Szczecin 523 km.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 592,— zł.
Warszawa Główna — odjazd w niedzielę o godz. 13.00
Szczecin — przyjazd 5.14
albo poc. posp. dopłata 296.— zł.
Warszawa Główna — odjazd w niedzielę o godz. 17.20
Szczecin — przyjazd 6.29

SZLAK B — 2

Olsztyn — Szczecin km. 478.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 544,— zł.
Olsztyn — odjazd w niedzielę o godz. 9.05
Toruń — p. 13.43, przesiadanie — o. 18.20
Bydgoszcz — p. 19.35, przesiadanie — o. 19.55
Szczecin — przyjazd 5.44

SZLAK B — 3

Białystok — Szczecin km. 698.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 760,— zł.
Białystok — odjazd w nocy z soboty na niedzielę 0.20
Warszawa Główna — p. 6.30, przesiadanie — o. 13.00
Szczecin — przyjazd o godz. 5.14

SZLAK B — 4

Lublin — Szczecin km. 694.

poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 760,— zł.

(dokończenie na str. 124)

PIERWSZY REJS



Poniżej drukujemy reportaż z pierwszej szkolnej podróży uczniów Szkoły Rybaków Dalekomorskich na traulerze „Neptun".

Czwartek, dnia 22 maja 1947 r. Wszyscy mamy już dosyć czekania na wyjście w morze. Chłopcy zmęczeni ciągłym odwlekaniem terminu snują się z kąta w kąt. Od kilku dni pracują na „Neptunie", przygotowując go do rejsu. Codziennie dwadzieścia sprzecznych wieści o terminie i celu podróży dociera do nich, nużąc i zniechęcając. Wreszcie o godz. 10-ej dyspozycje: „dzisiaj do 20-ej zaokrętowanie, jutro o 8-ej wyjście. Próbny rejs czterodniowy na Bałtyk".

Nareszcie! Zaczyna się gorączkowa bieganina. Wreszcie o 20-ej wszystko jest „all right". Kpt. ż. w. Z. Żebrowski, dyrektor nauk w Szkole Rybaków Dalekomorskich żegna chłopców przypominając regulamin służby na morzu i informując o warunkach pracy. Następnie podział na dwie wachty: starboard *) i portside **). Wieje mocno ze wschodu. Przez szczerby falochronu wchodzi do basenu duża fala i urządza piekielny taniec kutrom i traulerom przycumowanym do nabrzeża. Cała wachta, siedmiu ludzi, musi zostać przez noc na pokładzie. Bliźniaczy trauler „Neptunia" stoi bokiem do wiatru. Trzeba go przyholować do burty „Neptuna", aby stał dziobem do fali. Chłopcy szybko zabierają się do roboty. Pierwszy manewr na prawdziwym statku! Kilka głośnych rozkazów, zespołowy wysiłek i już oba statki kołyszą się zgodnie obok siebie. Słyszymy teraz tylko szum wiatru, plusk fal i skrzyp belek, zawieszonych u burt jako obijacze. Nareszcie spokój i sen po żmudnym dniu. Wielu śni swój pierwszy sen o Przygodzie.

Następnego ranka panuje wokół statku gorączkowy ruch. Świeże jarzyny, mięso, chleb — płyną szerokim strumieniem do prowiantury. Wreszcie ostatnie życzenia — „dobrego wiatru" i „Neptun", holowany przez kuter, kieruje swój dziób w stronę wyjścia z basenu. Po chwili grają już motory. Statek wychodzi z portu o własnych siłach. Na mostku skiper ***), popularnie zwany przez załogę „starym", podśpiewując z prawdziwie angielską flegmą, manewruje wśród niebezpiecznych „raf" podartych falochronów. Kurs na Hel. Szybko mijamy trawers latarni helskiej. Log już za burtą cierpliwie liczy przebyte mile. 25 mil na północny-wschód do Głębi Gdańskiej przebywamy w 2 godziny.

Zaczyna się rybacka codzienność. Marzenia i romantyczne sny chowajcie się w najciemniejsze kąty, tu dla was nie ma miejsca.

Sieć pod kierunkiem szypra i starszawego, lecz bardzo żywotnego „mejta" jest już na burcie. Czekamy na rozkaz „Lego!" ****). Za chwilę włók tonie i oddala się od burty dryfującego pod bezanem „Neptuna". Następuje komenda dla obsługujących windę, a ogłuszający zgrzyt stalówek, odwijających się z bębnów oraz pisk hamulców są dowodem jej wykonania. Po chwili „stop!" dla windy i „pełna naprzód!" dla statku.

Powoli zataczamy koło. Znów zgrzytnęły zwolnione z hamulców stalówki. Szyper co chwila sprawdza czy liny trału nie dostają się pod śrubę. Tik, tik, tik — to echo - sonda pokazuje głębokość morza w sążniach. Liny, wypuszczone do morza, muszą być trzy razy dłuższe od głębokości. Ostatni pisk hamulców: dostateczna długość liny za burtą. Teraz trzeba połączyć przednią stalówkę z rufową. Kilka okrzyków, bieg przez cały pokład i już winda wybiera stalówkę zakończoną hakiem i dociąga linę dziobową do burty statku. Hak po drodze musi zaczepić stalówkę rufową. Udało się! Jeszcze chwila i naprężone do granic wytrzymałości liny zostają spięte klamrą na rufie traulera.

Nic nie przeszkadza przez dwie godziny wlec sieci po dnie morza. Przez ten czas załoga odpoczywa. Kucharz korzysta z chwili przerwy i zwołuje wszystkich na obiad. Jeden tylko zostaje przy sterze. Steruje starannie według kompasu. Nie wolno zejść z kursu ani na włos, aby misterna kombinacja myśli ludzkich, rzucona na dno ku zagładzie rodzaju rybiego, nie splątała się i zamiast korzyści nie przyniosła strat przemyślnemu łowcy.



Czas wybierać! Podniecenie starych rybaków udziela się chłopcom. Co też wyciągniemy? Pierwszy hol w życiu! Będą tych holi mieli zapewne jeszcze tysiące, lecz namiętność będzie zawsze podniecana w oczekiwaniu na rezultat trudów. Winda rusza! Teraz wybiera liny z morza, niestety czterokrotnie za wolno. Bębny zwolna pęcznieją stalówkami. Że też ta winda może wydawać takie dźwięki!? Raz samo piekło zgrzytnie wymyślną torturą, to znów rozlega się tkliwy głos dziecka.

Nad powierzchnię morza wyskoczyły deski! Wznoszą się powoli do szczytu kozłów, aby

---

*) prawa burta.
**) lewa burta.
***) szyper
****) w gwarze marynarskiej — rzucić! (Let go)

tam pozostać uwieszone na łańcuchach. Narazie niepotrzebne.

Wyłączyć windę! Trzech ludzi z każdej strony mocuje się z dźwigniami sprzęgła! Niestety! Nie chcą się rozłączyć. Najpierw na siłę, później padają przekleństwa, a wreszcie sięganie po rozum do głowy. Co prawda nie głową, lecz żelaznym łomem i ciężarem trzech chłopców udaje się na koniec wysprzęglić bębny z windy. Gdyby ta winda mogła słyszeć, co o niej mówiono w tym rejsie, napewno ze złości rozpadłaby się na części składowe.

Po chwili wybieramy dalej. Wszyscy wypatrują oczy w poszukiwaniu wora. Nareszcie ukazał się na powierzchni: pełny! Teraz razem do wyciągania włóka! Ryby stłoczone w końcu sieci przejadą się przed śmiercią wysoko aż nad pokład. Jedno pociągnięcie za liny czarodziejskiego węzła na kodencie *****) i ryby rozsypują się po całym pokładzie. Większa część załogi chwyta za noże i zabiera się do patroszenia żywych jeszcze dorszy. Wątroba do wiadra, wnętrzności za burtę, a podskakującego „delikwenta" — do przegródki. Po kilku zacięciach palców każdy poznaje naukową metodę rozprawiania się „na noże", z żywą rybą. Wielkie okazy, nie wiem dlaczego, cieszą się przezwiskiem „profesorów".



W międzyczasie reszta załogi ponownie wyrzuca włók do morza. Znów przypomina się zgrzytem stalówek winda.

Następuje mycie „zwłok", pakowanie do koszy i „pogrzeb" w luku, gdzie temperatura przypomina o istnieniu pory roku zwanej zimą.

Odpoczynek. Za chwilę znów wybieramy. Dobrze, że ryb nie było dużo, nie zdążylibyśmy ich obrobić i nie byłoby czasu na wyprostowanie kości. Ból mięśni, niewyspanie i pokaleczone ręce, drażnione słoną wodą, doskonale leczą z romantyzmu zaszczepionego przez lekturę.

Zbliża się północ. Ostatni hol i przerwa do 4-ej rano! Trzeba się spieszyć z patroszeniem, żeby zostało jaknajwięcej czasu na sen. Co to jest cztery godziny? Każdy czuje się na siłach przespać choćby całą dobę! W chwilę po skończeniu wszyscy, łącznie z zamarłym w bezruchu motorów statkiem pogrążeni są w głębokim śnie. Czuwa tylko wachta w maszynowni i szyper na mostku.

Świt.

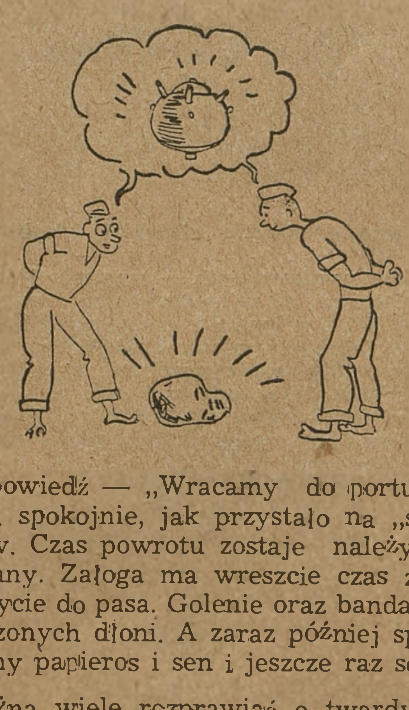
Pobudka!

Wszyscy na stanowiska!

I znów dzień podobny do poprzedniego. Szczęście, że pogoda nam sprzyja. Chwile wytchnienia to jedynie czas posiłków. Dobry obiad bardzo smakuje, szkoda tylko, że nie pozwolą po nim spokojnie wypalić papierosa.



Emocji nie brakowało: Raz n.p. bardzo ciężki włók zdradza, że prócz ryb jest w nim jeszcze coś więcej. Może mina? Tajemnicze wnętrze jest starannie okryte szamoczącymi się rybami. Sieć już wisi nad pokładem. Stary „mejt" robi znak krzyża i szarpie liny kodentu. Huk! na pokładzie ląduje wielki tonowy kamień. Huu! Westchnienie ulgi. Dobrze, że nie mina!



Zapowiedź — „Wracamy do portu!" jest przyjęta spokojnie, jak przystało na „starych" rybaków. Czas powrotu zostaje należycie wykorzystany. Załoga ma wreszcie czas zająć się sobą. Mycie do pasa. Golenie oraz bandażowanie pokaleczonych dłoni. A zaraz później spokojnie wypalony papieros i sen i jeszcze raz sen!

Można wiele rozprawiać o twardym, męskim żywocie rybaka. Można się zastanawiać, co ludzi przykuwa do statku i ciężkiej na nim pracy. Mnie się wydaje, że to ta słona woda drażniąca rany na dłoniach dostaje się do żył i tam pozostaje, tworząc nierozerwalny węzeł między morzem a człowiekiem.

T. Wielochowski.

*****) kodent — dolna część matni.

NA MORSKIM

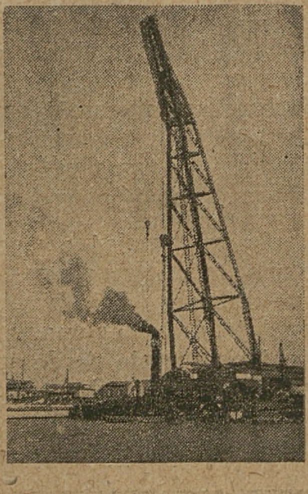
PORTY I ŻEGLUGA

Maj b. r. przyniósł naszym portom ogromny sukces przeładunkowy: obroty Gdyni i Gdańska przekroczyły w miesiącu sprawozdawczym milion ton, ilość nieosiągniętą dotąd po wojnie! Jeszcze w lutym, na skutek trudnych warunków zimowych obroty portów delty Wisły wynosiły tylko 142 tys. ton; w marcu, wobec całkowitego niemal zamarznięcia Bałtyku i ustanie żeglugi — spadły do śmiesznej cyfry 4 tys. ton. W kwietniu wraz z nadejściem wiosny i polepszeniem



Praca przy odbudowie gdyńskich falochronow.

się warunków nawigacyjnych — wyniosły 445 tys. ton, a więc mniej nieco niż w analogicznym miesiącu ubiegłego roku (651 tys. ton). Za to maj pobił najśmielsze oczekiwania: obroty wyniosły 1.038.390 ton, tj. blisko 70% najlepszych obrotów przedwojennych (przy bez porównania skromniejszych możliwościach technicznych). Rekordowy był szczególnie dzień 27 maja, kiedy to obydwa porty razem przeładowały w ciągu doby



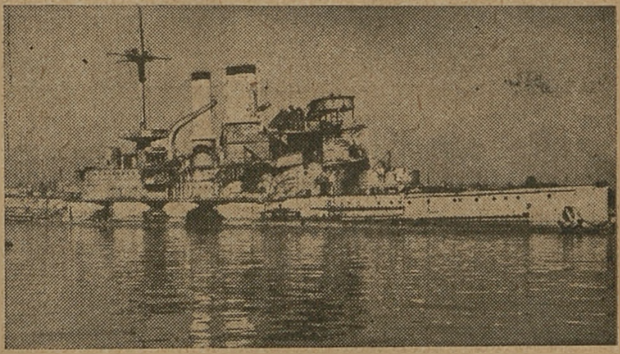
100-tonowy dźwig pływający podczas pracy nad oczyszczaniem z wraków portu gdyńskiego.

26.246 ton towaru, co stanowi ich szczytowy wyczyn w warunkach powojennych.

Ilość statków przebywających jednocześnie w Gdyni i Gdańsku waha się ok. 60 w każdym, co też jest swojego rodzaju rekordem. Oczekuje się przekroczenia w czerwcu — miliona stutysięcy ton a w następnych miesiącach b. r. dalszej podwyżki obrotów. Jest to uwarunkowane przede wszystkim zadawalającym postępem prac nad odbudową i modernizacją obu portów.

I tak, firma duńska Hoygaard i Schultze rozpoczęła odbudowę zniszczonych falochronów portu gdyńskiego, połączoną z przebudową niektórych fragmentów. Przedsiębiorstwo to, które już przed wojną chlubnie się wywiązywało z prac przy budowie Gdyni — sprowadziło z Danii a częściowo wykonało na stoczniach polskich cały szereg potrzebnych do prac hydrotechnicznych jednostek jak holowniki, pogłębiarki, barki, pontony, promy, dźwigi pływające etc. Personel, z wyjątkiem kilkunastu specjalistów, jest całkowicie polski. Trzeba dodać, że odbudowa falochronów w Gdyni należy do prac najcięższych i najtrudniejszych. Inna duńska ekipa fachowców, złożona z 25 osób, holownika „Aegir" i dwóch pontonów ratowniczych „Odin" i „Thor", zaangażowana została przez GAL do wydobywania licznych wraków zalegających oba nasze porty. Po oczyszczeniu basenów i kanałów Gdańska, zespół przeszedł do Gdyni, gdzie jak dotąd wydobył i usunął m. inn. wrak dźwigu pływającego, zatopionego przy nabrzeżu szwedzkim oraz barkę zatopioną w strefie wolnocłowej. Obecnie trwają prace nad wydobyciem wraków znajdujących się w basenie Prezydenta. Sprowadzony z Gdańska 100-tonowy dźwig pływający wydobył prócz tego liczne zatopione konstrukcje dźwigowe, boje itp.

W maju b. r. oddano w Gdyni do użytku świeżo wyremontowany zasobnik czyli wagę automatyczną, przeznaczoną do ważenia importowanej ze Szwecji rudy, przeładowywanej przez dźwigi mostowe. Na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych, które zostało przez



Wrak starego niemieckiego pancernika „Schleswig Holstein", tego samego, który rozpoczął w 1939 r. wojnę z Polską — ostrzeliwaniem Westerplatte. Zgodnie z umową ze Zw. Radzieckim okręt ten, znajdujący się dotąd w basenie wolnocłowym portu gdyńskiego, został pod koniec maja zabrany przez radziecką marynarkę wojenną.

Niemców całkowicie ogołocone z urządzeń przeładunkowych, w związku ze spodziewanym wkrótce otrzymaniem pierwszej partii nowozamówionych dźwigów, rozpoczęto remont torów dźwigowych. Dźwigi zostały zamówione w Zjednoczeniu Przemysłu Maszynowego w Gliwicach i do końca b. r. porty otrzymać mają 10 dźwigów drobnicowych 3-tonowych i 5 do przeładunków masowych 7-tonowych. Do czerwca przyszłego roku ma być dostarczone dalsze dwanaście dźwigów.

Została uruchomiona półstała linia żeglugowa na trasie Szczecin — porty zachodnio-szwedzkie i duńskie. Obsługiwać ją będą statki „Nyssa" i „Rataj". Jest to dalszy krok mający na celu ścisłe związanie Szczecina z całokształtem naszych zagadnień żeglugowych.

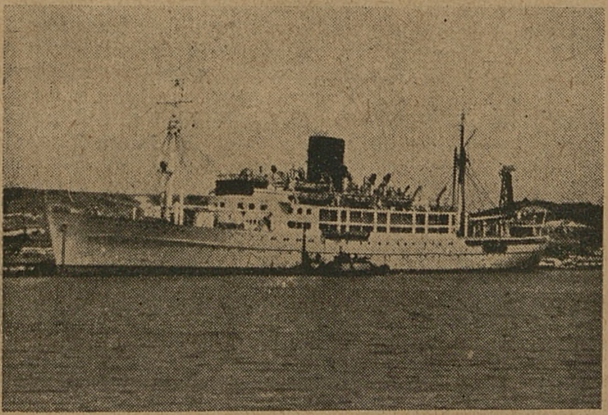
HORYZONCIE

POWIĘKSZA SIĘ NASZA FLOTA

W maju i czerwcu nastąpiło dalsze przekazywanie przydzielonych Polsce z tonażu poniemieckiego jednostek. Bandera nasza została podniesiona na pięknym statku pasażerskim „Jagiełło"*), dalej na dużych nowoczesnych drobnicowcach „Pułaski" i „Waryński", na statkach towarowych „Opole", „Olsztyn" i „Kutno" oraz na holowniku „Cyklop". Statki są przekazywane naogół w dobrym stanie, tak że po przemalowaniu, skompletowaniu załogi i po przeglądzie technicznym mogą być niezwłocznie oddane do eksploatacji. Np. przekazany w końcu kwietnia statek „Kolno" odbył już rejs do Sztokholmu z czeskim żelazem, przywożąc spowrotem rudę. Również holownik „Żubr" odszedł w początkach czerwca do Le Havre we Francji, aby sprowadzić zakupione z demobilu amerykańskiego dźwig pływający i barkę.

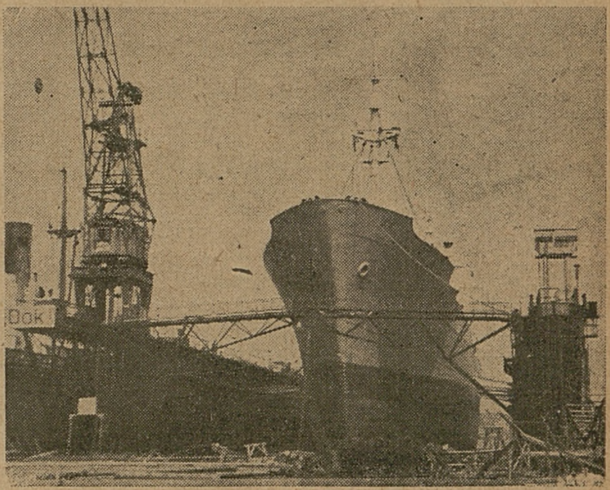


Nowy nasz statek pasażerski s/s „Jagiełło".



S/s „Jagiełło" w porcie gdyńskim.

*) Szczegółową listę przekazywanych jednostek patrz w poprz. numerze „Żeglarza".



M/s „Generał Walter" podczas przeglądu technicznego na doku pływającym w Stoczni nr. 13.

W ramach akcji repatriowania zabranych przez Niemców jednostek polskich, został nam oddany piękny, nowoczesny motorowiec drobnicowy „Bielsko" (4.742 BRT, 2.644 NRT, 6.300 TDW, 16 węzłów, moc motorów 6.650 KM, 12 miejsc pasażerskich). Statek ten, budowany przez GAL wraz z bliźniaczą „Łodzią" na stoczni w Gdańsku miał być oddany do użytku w roku 1940. Tymczasem wybuchła wojna, statek wpadł w ręce Niemców, którzy go wykończyli i używali pod nazwą „Minden" jako transportowca wojennego. Po wojnie dostał się Anglikom, którzy skolei przekazali „Bielsko" Związkowi Radzieckiemu, wliczając je w ogólny tonaż, jaki przypadł ZSRR z tytułu reperacji wojennych. Dopiero po rozpoznaniu statku przez naszą Misję Morską, został on nam zwrócony, w doskonałym zresztą stanie. Obecnie „Bielsko" nosi nazwę „Generał Walter", na cześć bohaterskiego generała K. Świerczewskiego, zamordowanego przez bandy UPA. Bezpośrednio po przejęciu i krótkim przeglądzie na gdyńskiej Stoczni nr. 13 „Generał Walter" odpłynął do Stanów Zjednoczonych w swój pierwszy rejs pod polską banderą.

Powrócił również ostatnio do Gdyni niewielki prywatny holownik „Castor" (168 BRT), rewindykowany przez polską Misję Morską, po rozpoznaniu go przez przedwojennego właściciela.

Niedawno zakończył się w rybołówstwie morskim sezon na połów łososi. Na zdjęciu jeden z ostatnich złowionych okazów. Ma się rybak z czego szczycić.



(Dokończenie ze str. 119)

Lublin — odjazd w sobotę o godz. 21.40
Warszawa Główna — p. 4.50, przesiadanie — o. 13.00
Szczecin — przyjazd 5.14

SZLAK B — 5

Rzeszów — Szczecin km. 856.
poc. osob., cena biletu norm. 3 kl 920,— zł.
Rzeszów — odjazd w sobotę o godz. 23 19
Katowice — p. 9.12, przesiadanie — o. 10.41
Poznań — p. 19.31, przesiadanie — o. 21 55
Szczecin — przyjazd 5.14

SZLAK B — 6

Kielce — Szczecin km. 649.
poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 712,— zł.
Kielce — odjazd w nocy z soboty na niedz. o g. 1.05
Skarżysko — p. 2.27, przesiadanie — o. 3.50
Łódź Kaliska — p. 8,25, przesiadanie — o. 13.30
Kutno — p. 15.50, przesiadanie — o. 16.30
Szczecin — przyjazd 5.14

SZLAK B — 7

Kraków — Szczecin km. 622.
poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 696.— zł.
Kraków — odjazd w niedzielę o godz. 6.03
dalej jak szlak B — 5

SZLAK B — 8

Katowice — Szczecin km. 538.
poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 600.— zł.
Katowice — odjazd w niedzielę o godz. 10 41
dalej jak szlak B — 5
a l b o poc. posp. dopłata 312.— zł.
Katowice — odjazd w niedzielę o godz. 16.09
Wrocław — p. 20.59, przesiadanie — o. 21.27
Poznań — p. 0 29, przesiadanie — o. 0.50
Szczecin — przyjazd 6.29

SZLAK B — 9

Łódź — Szczecin km. 464.
poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 536.— zł.
Łódź Kaliska — odjazd w niedzielę o godz. 13.30
dalej jak szlak B — 6
a l b o poc. posp. dopłata 232 — zł.
Łódź Kaliska — odjazd w niedzielę o godz. 15.45
Kutno — p. 17 25, przesiadanie — o. 20.25
Szczecin — przyjazd 6.29

SZLAK B — 10

Wrocław — Szczecin km. 394.
poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 464.— zł.
Wrocław — odjazd w niedzielę o godz. 11 45
Poznań — p. 16.10, przesiadanie — o. 21.55
Szczecin — przyjazd 5.14
a l b o poc. posp. dopłata 232.— zł.
Wrocław — odjazd w niedzielę o godz. 21 27
dalej jak szlak B — 8

SZLAK B — 11

Jelenia Góra — Szczecin km. 522.
poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 592,— zł.
Jelenia Góra — odjazd w niedzielę o godz. 5.15
Wrocław — p. 10 34, przesiadanie — o. 11.45
dalej jak szlak B — 10
a l b o poc. posp. z Wrocławia do Szczecina
dopłata 232.—
Jelenia Góra — odjazd (osobowym) w niedzielę .15.56
Wrocław — p. 20 40. przesiadanie — o. 21.27
dalej jak szlak B — 8

SZLAK B — 12

Poznań — Szczecin km. 218.
poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 264.— zł.
Poznań — odjazd w niedzielę o godz. 21.55
Szczecin — przyjazd 5.14
a l b o poc. posp. dopłata 132.— zł.
Poznań — odjazd w niedzielę o godz. 0.50
Szczecin — przyjazd 6.29

SZLAK B — 13

Bydgoszcz — Szczecin km. 266.
poc. osob., cena biletu norm. 3 kl. 328.— zł.
Bydgoszcz — odjazd w niedzielę o godz. 19.55
Szczecin — przyjazd 5.44

Uczestnicy kursu o ile są uczniami szkół powszechnych, zawodowych lub średnich, względnie słuchaczami wyższych zakładów naukowych mają prawo korzystania z 50% ulgi w opłacie za przejazd w klasie 2 i 3 pociągami osobowymi i pospiesznymi. W tym celu muszą posiadać:

1) **Legitymację szkolną lub zaświadczenie z fotografią, wystawione przez dany zakład naukowy, opatrzone pieczęcią zakładu i numerem porządkowym, oraz zawierające imię i nazwisko ucznia, datę urodzenia, miejsce zamieszkania, podpis posiadacza legitymacji, datę wystawienia, podpis władzy szkolnej oraz czas trwania ważności legitymacji. Poza tym szkoły prywatne wskazują w legitymacji Nr koncesji, wydanej im przez Ministerstwo Oświaty na prowadzenie zakładu szkolnego.**

2) **Zaświadczenia zakładu naukowego stwierdzające, że z okazji wakacji letnich trwających od.................. do................. posiadacz zaświadczenia udaje się do wymienionej stacji docelowej.**
(Taryfa Osobowa, Bagażowa i Ekspresowa Polskich Kolei Państwowych,linie normalnotorowe, część II (T. O.). obowiązująca od dnia 1 sierpnia 1939 r. Rozdział III. Ulga taryfowa na przejazdy kolejowe młodzieży szkolnej wprowadzona w życie z dniem 20 kwietnia 1945 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 1 z 1945 r: poz: 5), a uzupełnionej i zmienionej z dniem 26 maja 1945 r. (Dz. T. i Z. K: Nr 2 poz. 8):

Treść numeru:

Rysunki: S. Sierecki, H. Piątkowski, S. Ziółkowski, A. Pluciński, J. Wawrykiewicz.
Zdjęcia: E. Zdanowski, J. Uklejewski, W. Zubrzycki.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia. Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO XI-160
Redaguje: Komitet Redakcyjny. W-06146

Druk. Mar. Woj. 6.47 Nr 159